



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 91]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, मार्च 19, 2015/फाल्गुन 28, 1936

No. 91]

NEW DELHI, THURSDAY, MARCH 19, 2015/PHALGUNA 28, 1936

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**अधिसूचना**

मुम्बई, 12 मार्च, 2015

सं.टीएएमपी/49/2014-जेएनपीटी.—इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, अक्टूबर, 2014 में जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) में स्थापित की जाने वाली तार्किक आंकड़ा बैंक परियोजना के लिए अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभागों (एमयूसी) का अनुमोदन किया था। इस मामले में, विद्यमान अत्यावश्यकता को देखते हुए, इस प्राधिकरण ने स्पष्ट आदेश से संबंधित अधिसूचना की प्रतीक्षा किए बिना, सर्वप्रथम एमयूसी को अधिसूचित करने का निर्णय लिया। तदनुसार, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव की जांच के पश्चात् एवं संबंधित हितधारियों के परामर्श से यथा अनुमोदित एमयूसी को गजट संख्या 328 द्वारा 14 नवम्बर, 2014 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। इसके अतिरिक्त, दिनांक 14 नवम्बर, 2014 की उक्त अधिसूचना में यह उल्लेख किया गया था कि यह प्राधिकरण एक विस्तृत आदेश यथासमय अधिसूचित करेगा। तदनुसार, यह प्राधिकरण जेएनपीटी में स्थापित की जाने वाली उनकी तार्किक आंकड़ा बैंक परियोजना के लिए एमयूसी के निर्धारण के लिए इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार जेएनपीटी के प्रस्ताव के निपटान से संबंधित स्पष्ट रूप से सुविवेचित आदेश को अधिसूचित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**मामला संख्या टीएएमपी/49/2014-जेएनपीटी****जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास**

- - -

आवेदक**कोरम**

- (i). श्री टी.एस. बालासुब्रामणियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(फरवरी, 2015 के इस 13वें दिन पारित)

यह मामला जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) में स्थापित की जाने वाली तार्किक आंकड़ा बैंक (एलडीबी) परियोजना के लिए अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभारों (एमयूसी) के निर्धारण हेतु जेएनपीटी से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) ने अपने दिनांक 18 सितम्बर, 2014 के पत्र द्वारा जेएनपीटी में स्थापित की जाने वाली तार्किक आंकड़ा बैंक परियोजना के लिए अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभारों (एमयूसी) के निर्धारण के लिए एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

2.2. जेएनपीटी के प्रस्ताव में विनिर्दिष्ट प्रमुख मुद्दों और प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत दस्तावेज का ब्यौरा संक्षेप में नीचे दिया गया है:

- (i) भारत सरकार वैश्विक निर्माण और निवेश गंतव्य के रूप में दिल्ली-मुम्बई औद्योगिक गलियारा विकसित कर रही है। इस प्रयोजन के लिए, डीएमआईसी परियोजना के प्रबंधन के लिए दिल्ली-मुम्बई औद्योगिक गलियारा विकास निगम (डीएमआईसीडीसी) नामक एक विशेष प्रयोजनीय वाहन (एसपीवी) का निगमन किया गया है।
- (ii) कार्गो संचालन में शामिल सभी हितधारियों के पास अपने प्रचालन के प्रबंधन के लिए उनकी अपनी सूचना प्रणाली है। चूँकि ये प्रणालियाँ परस्पर सम्बद्ध नहीं हैं, इसलिए ये वास्तविक समय आधार पर सूचनाओं का आदान-प्रदान नहीं करते हैं, और यह पाया गया है कि पत्तन से आईसीडी और अंतिम प्रयोक्ताओं तक कंटेनरों के संचालन पर नजर रखना कठिन है।
- (iii) इस समस्या के समाधान के लिए, तार्किक आंकड़ा बैंक (एलडीबी) की अवधारणा को एकल खिड़की में विस्तृत वास्तविक समय सूचना उपलब्ध कराने के लिए आपूर्ति श्रृंखला की विभिन्न एजेंसियों के पास उपलब्ध सूचना के एकीकरण के लिए विकसित करना है।
- (iv) यह परियोजना आपूर्ति श्रृंखला में कंटेनरों के आवागमन पर नजदीकी वास्तविक समय दृश्यता प्रदान करने के लिए है, जिससे कंटेनर तार्किक आवागमन सुगम होगा और कंटेनरीकृत कार्गो संचालन की कार्य कुशलता और प्रतियोगात्मकता में अत्यंत वृद्धि होगी जिससे अंततः एग्जिम व्यापार बढ़ेगा।
- (v) (क) एनईसी निगम ने डीएमआईसीडीसी की ओर से एलडीबी सेवाओं के लिए प्रशुल्क निरूपित किए हैं। उनका प्रारंभिक वर्ष 2015-16 माना गया है, जिसमें परीक्षण संचालन किए जाएंगे और उक्त वर्ष के दौरान कोई प्रभार लगाने का प्रस्ताव नहीं किया गया है। तत्पश्चात्, प्रचालन के दूसरे वर्ष अर्थात् 2016-17 में ₹125/- प्रति कंटेनर लेने और अगले दो वर्षों में इस दर में ₹10/-प्रति कंटेनर की दर से वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है।
(ख) डीएमआईसीडीसी न्यास ने आवश्यक तत्परता बरतते हुए और सचिव, आर्थिक कार्य विभाग की अध्यक्षता में आयोजित इसकी बैठक में अनुमोदन के पश्चात् मार्च, 2013 में डीएमआईसीडी की एलडीबी परियोजना को औपचारिक स्वीकृति प्रदान कर दी है।
- (vi) सचिव (पोत परिवहन) की अध्यक्षता में परियोजना के संबंध में 13 मार्च 2014 को आयोजित बैठक में निर्णय किया गया कि परियोजना पर आगे कार्रवाई के लिए जेएनपीटी को अपेक्षित सहायता प्रदान की जाती रहेगी।
- (vii) अध्यक्ष, जेएनपीटी की अध्यक्षता में 14 जून, 2014 को आयोजित बैठक में निर्णय किया गया कि जेएनपीटी को एक औपचारिक प्रस्ताव अग्रेषित किया जाएगा ताकि वे इसे इस प्राधिकरण को प्रेषित कर सकें। डीएमआईसीडीसी – एनईसी दल ने जेएनपीटी के अधिकारियों और जेएनपीटी के अन्य बीओटी प्रचालकों के साथ विस्तृत विचार-विमर्श किया था।
- (viii) इस परियोजना, जो डीएमआईसीडीसी तथा एनईसी कार्पोरेशन, जापान के बीच 50:50 का संयुक्त उद्यम होगा, पर विशेष प्रयोजनीय वाहन (एसपीवी) द्वारा कार्य आरंभ किया जाएगा।

- (ix) एलबीडी परियोजना से निम्नलिखित हितधारी लाभान्वित होंगे:
- (क) सरकार
 - (ख) नौभार प्रेषक/प्रेषिती
 - (ग) नौपरिवहन लाइन
 - (घ) पत्तन टर्मिनल प्रचालक
 - (ङ) कंटेनर ट्रेन प्रचालक
 - (च) अंतर्देशीय कंटेनर डिपो
 - (छ) ट्रक प्रचालक
- (x) पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जेएनपीटी को लिखे अपने पत्र संख्या पीटी-11033/53/2013-बीटी दिनांक 5 अगस्त 2014 में अवगत कराए गए प्रमुख मुद्दे संक्षेप में निम्नलिखित हैं:
- (क) जैसाकि सचिव (पोत परिवहन) को संबोधित मुख्य कार्यकारी अधिकारी एवं प्रबंध निदेशक श्री अमिताभ कांत के अ.शा. पत्र संख्या सीईओ/डीएमआईसीडीसी/2014/55 दिनांक 7 जुलाई, 2014 में उल्लेख है, तार्किक आंकड़ा बैंक का प्रस्ताव डीएमआईसीडीसी द्वारा विकसित किया गया है।
 - (ख) डीएमआईसीडीसी ने तार्किक आंकड़ा बैंक परियोजना को मार्च 2013 में औपचारिक स्वीकृति प्रदान कर दी है। डीएमआईसीडीसी और औद्योगिक संवर्धन एवं नीति विभाग (डीआईपीपी) ने तार्किक आंकड़ा बैंक परियोजना को सुविधाएं प्रदान करने के लिए पोत परिवहन मंत्रालय से अनुरोध किया था। इस संबंध में, सचिव (पोत परिवहन) की अध्यक्षता में 13.03.2014 को एक बैठक आयोजित की गई थी, जिसमें सचिव (डीआईपीपी), सीईओ (डीएमआईसीडीसी), अध्यक्ष (जेएनपीटी) और मंत्रालय के अन्य संबंधित अधिकारी उपस्थित थे। यह निर्णय किया गया था कि टर्मिनल हैंडलिंग प्रभारों के लिए प्रशुल्क मान के भाग के रूप में एलबीडी परियोजना के लिए अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभारों को अधिसूचित करने के लिए जेएनपीटी द्वारा टीएएमपी को एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाए।
 - (ग) यह स्पष्ट किया जाता है कि पोत परिवहन मंत्रालय के अनुदेशों से कोई निर्देश जारी करना अभिप्रेत नहीं है, बल्कि ये अनुदेश तार्किक आंकड़ा बैंक परियोजना, जोकि डीएमआईसीडीसी की एक परियोजना है, को सुविधा प्रदान करने से संबंधित थे। तथापि, जेएनपीटी परियोजना वित्त, योजना और विस्तृत लागत और व्यय विवरण और अन्य वाणिज्यिक पहलुओं के आधार पर डीएमआईसीडीसी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव की जांच करनी चाहिए और पत्तन के बेहतर वाणिज्यिक एवं व्यापारिक हित में बोर्ड स्तर पर उपयुक्त निर्णय लेना चाहिए। एलबीडी और प्रस्तावित प्रयोक्ता प्रभारों के लागत अनुमान के लिए आधार की जांच जेएनपीटी द्वारा की जानी है और अन्य वाणिज्यिक पहलुओं पर जेएनपीटी और डीएमआईसीडीसी द्वारा पारस्परिक रूप से विचार-विमर्श किया जाना चाहिए।
- (xi) इस प्रस्ताव की विस्तृत जांच जेएनपीटी द्वारा एनईसी दल के सदस्यों के परामर्श से की गई थी। यह देखा गया कि प्रस्ताव टीएएमपी द्वारा जारी 2005 के दिशा-निर्देशों के अनुरूप नहीं था। विषमताओं का विस्तृत रूप से उल्लेख करते हुए 22 अगस्त, 2014 को एक पत्र संख्या जेएनपी/एफआईएन/2014/20 डीएमआईसीडीसी लि. को अग्रेषित किया गया था। डीएमआईसीडीसी लि. ने पत्र संख्या सीईओ/डीएमआईसीडीसी/2014 दिनांक 27 अगस्त, 2014 द्वारा उत्तर दिया है, जिसमें टीएएमपी की 2005 के दिशा-निर्देशों के अनुरूप प्रस्ताव को संशोधित न करने के अपने पहले के पक्ष का समर्थन किया गया है और इसके लिए इस कारण का उल्लेख किया है कि उनका मन्तव्य व्यापार के लिए अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार को कम रखना और परियोजना को आत्मनिर्भर बनाना है। उनके अनुसार, यह परियोजना एक अत्याधुनिक परियोजना है और इससे दिल्ली मुम्बई औद्योगिक गलियारे के साथ आपूर्ति श्रृंखला और तार्किकता को लाभ मिलेगा।

डीएमआईसीडीसी ने यह भी उल्लेख किया है कि इस परियोजना की तुलना पत्तन की परियोजनाओं से नहीं की जा सकती और इसलिए, इसके विशिष्ट स्वरूप पर विचार करते हुए इस पर अलग से विचार किया जाना चाहिए। चूँकि इस योजना के पनपने की अवधि लम्बी है, इसलिए, यहां तक कि प्रस्तावित दरों पर भी, प्रस्तावित ट्रेफिक के साथ पहले तीन वर्षों में घाटा दर्शाया गया है। तथापि, दस वर्षों की अवधि में, परियोजना से अच्छा प्रतिफल मिलता दर्शाया गया है। चूँकि प्रारंभिक विचार-विमर्श टीएएमपी के साथ डीएमआईसीडीसी द्वारा किया गया है, इसलिए यह प्रस्ताव सभी हितधारियों के साथ संयुक्त सुनवाई की प्रक्रिया के लिए टीएएमपी को अग्रेषित किया जाता है, जिसमें दर का निर्धारण करने से पूर्व सभी हितधारियों के दृष्टिकोण पर टीएएमपी द्वारा विचार किया जाएगा।

- (xii) डीएमआईसीडीसी तार्किक आंकड़ा बैंक परियोजना को सचिव, आर्थिक कार्य विभाग, वित्त मंत्रालय की अध्यक्षता में मार्च, 2013 में आयोजित बैठक में डीएमआईसी न्यास द्वारा अनुमोदन प्रदान कर दिया गया है। सन्निहित एलडीबी व्यापार योजना, लेकिन विश्व बैंक से सम्बद्ध बाह्य परामर्शदाता द्वारा वित्त मंत्रालय की ओर से मूल्यांकन तक सीमित नहीं है, के मूल्यांकन में सभी आवश्यक तत्परता बरती गई है।

2.3. आयात चक्र और निर्यात चक्र में एलडीबी परियोजना का वर्कफ्लो क्रमशः (पृष्ठ संख्या 56/पत्रा. और 57/पत्रा.) संलग्न अनुबंध I(क) और I(ख) में दर्शाया गया है, जैसाकि प्रस्ताव में विनिर्दिष्ट है।

2.4. यह प्रस्ताव 2005 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत जेएनपीटी द्वारा तैयार किया गया है।

2.5. तत्पश्चात, जेएनपीटी ने अपने ई-मेल दिनांक 16 अक्टूबर 2014 द्वारा प्रस्तावित दर मानों का मसौदा प्रस्तुत किया है, जो इस प्रकार है:

“कंटेनर ट्रेकिंग प्रभार

इसमें कुछ भी विरुद्ध होते हुए भी, जेएनपीटी ₹ 125/ का अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार (एमयूसी) लगाएगा, जिसमें जेएनपीटी पत्तन टर्मिनलों पर प्रत्येक निर्यात और आयात कंटेनर पर तार्किक आंकड़ा बैंक सेवा के लिए सेवा प्रभार सम्मिलित नहीं है। यही प्रभार जेएनपीटी से अपने प्रचालनों को प्रारंभ करने वाले किसी भी नए टर्मिनल प्रचालक के लिए भी लागू होंगे।

यह लेवी अप्रैल 2016 से अप्रैल 2025 तक की विशिष्ट अवधि के लिए लगायी जाएगी। प्रशुल्क के एमयूसी मान में ₹10/- की वर्ष दर वर्ष की वृद्धि इस एमयूसी के प्रवर्तन की अवधि के लिए लागू होगी।

आईसीडी और अंतिम प्रयोक्ता तक पत्तन के कंटेनरों की आवाजाही पर दृष्टि रखने की स्थिति प्रदत्त प्रयोक्ता प्रभारों के प्रति प्रयोक्ताओं को उपलब्ध करायी जाएगी।

तथापि, ‘पोतांतरण’ कंटेनरों और ‘तटीय कंटेनरों’ को एमयूसी प्रभारों से छूट प्राप्त होगी।”

2.6. जेएनपीटी के इस प्रस्ताव को इसके न्यासी मंडल का अनुमोदन प्राप्त है।

2.7. प्रचालन का प्रारंभिक वर्ष 2015-16 माना गया है और अगले तीन वर्ष परियोजना के नियोजन के लिए प्रदान किए गए हैं। प्रचालन के प्रथम वर्ष में, डीएमआईसीडीसी ने निःशुल्क सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रस्ताव किया है। डीएमआईसीडीसी के प्रबंधकों ने 2016-17 में ₹ 125 प्रति कंटेनर वसूलने और अगले दो वर्षों में ₹ 10 प्रति कंटेनर की वृद्धि करने का निर्णय किया है। नीचे प्रस्तुत संक्षिप्त लागत विवरण से यह देखा जा सकता है कि डीएमआईसीडीसी प्रारंभिक वर्ष 2015-16 में परिक्षण प्रचालनों के पश्चात् 3 वर्षों के चक्र में प्रचालन व्यय की वसूली के पश्चात् 40.14% के औसत घाटे में है।

(₹ लाख में)

विवरण	एकक	वर्ष	वर्ष +1	वर्ष +2	वर्ष +3	औसत
		2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	
कंटेनरों की संख्या	मिलियन कंटेनर	4.268015	4.694817	5.164299	5.680729	4.951965
एमयूसी प्रस्तावित	₹ प्रति कंटेनर	-	125	135	145	101.25
कार्योत्पादक आय	₹ लाख में	-	5869.00	6972.00	8238.00	5269.75
प्रचालन व्यय	₹ लाख में	4798.34	8876.68	7347.66	8517.34	7385.00
प्रचालन आधिक्य	₹ लाख में	(4798.34)	(3007.68)	(375.66)	(279.34)	(2115.25)
% प्रचालन आय का घाटा	%	-	(51.25)	(5.39)	(3.39)	(40.14)

2.8. प्रस्ताव में अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार के संग्रहण के लिए पत्तन टर्मिनल प्रचालकों के डाटा हैंडलिंग प्रभार के बारे में भी उल्लेख किया गया है। यह मान लिया गया है कि एमयूसी के संग्रहण के लिए डाटा हैंडलिंग प्रभार के रूप में पत्तन टर्मिनल को कुल एमयूसी का 5% प्रदान किया जाएगा। एमयूसी का अनुमान लगाते समय लागत के एक तत्व के रूप में इस पर विचार किया गया है।

3. निर्धारित सलाहकारी प्रक्रिया के अनुसरण में, जेएनपीटी के दिनांक 18 सितम्बर, 2014 के प्रस्ताव की एक प्रति डीएमआईसीडीसी, नहवा शेवा अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एनएसआईसीटीपीएल), गेटवे टर्मिनल इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल), नहवा शेवा (इंडिया) गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एनएसआईजीटीपीएल) के साथ-साथ संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए अग्रेषित की गई। डीएमआईसीडीसी और इसके साथ-साथ नेशनल एसोसिएशन ऑफ कंटेनर फ्रेट स्टेशन (एनएसीएफएस) ने जेएनपीटी द्वारा एमयूसी का प्रभार लगाने का समर्थन किया है। इस स्थिति को प्रति पुष्टि जानकारी के रूप में जेएनपीटी को अग्रेषित किया गया था।

4. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई इस प्राधिकरण के कार्यालय में 20 अक्टूबर, 2014 को आयोजित की गई थी। जेएनपीटी की ओर से, एनईसी टेक्नोलॉजिज ने जेएनपीटी के प्रस्ताव के संबंध में एक संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुतिकरण पेश किया और परियोजना के ढांचे एवं प्रचालनात्मक भाग के बारे में स्पष्ट रूप से बताया। संयुक्त सुनवाई में, प्रयोक्ता और प्रयोक्ता संगठन निकायों ने अपनी-अपनी प्रस्तुति दी।

5. इस मामले में परामर्श से संबंधित प्रक्रियाएं इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षकारों द्वारा किए गए वाद-विवाद के उद्धरण संबंधित पक्षकारों को अलग से भेजे जाएंगे। इसका विवरण वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

6. मामले की प्रक्रिया के दौरान संग्रहित सूचना की पूर्णता के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति सामने आयी है:

- (i) वर्तमान परिदृश्य में, कार्गो के आवागमन में सम्मिलित सभी हितधारियों के अपने-अपने प्रचालनों के प्रबंधन के लिए उनके स्वयं की लाजवाब सूचना प्रणाली है। चूंकि ये प्रणालियां परस्पर सम्बद्ध नहीं हैं, इसलिए ये वास्तविक समय के आधार पर सूचनाओं का आदान-प्रदान नहीं करती हैं। इसलिए, आईसीडी और अंतिम प्रयोगकर्ता तक पत्तन के कंटेनरों के आवागमन पर दृष्टि रखना संभव नहीं होगा। इस समस्या के समाधान के लिए, एकल खिड़की के भीतर विस्तृत वास्तविक समय सूचना उपलब्ध कराने के लिए आपूर्ति श्रृंखलाओं के विभिन्न अभिकरणों के पास उपलब्ध सूचना के एकीकरण के लिए तार्किक आंकड़ा बैंक (एलडीबी) की संकल्पना का विकास किया गया है। इस परियोजना के द्वारा आपूर्ति श्रृंखला के कंटेनरों के आवागमन पर करीब-करीब वास्तविक समय दृश्यता उपलब्ध कराना है, जिससे कंटेनर लॉजिस्टिक आवागमन को सुप्रवाही बनाया जा सकेगा। यह सूचित किया गया है कि यह परियोजना एक विशेष प्रयोजनीय वाहन (एसपीवी) द्वारा प्रारंभ की जाएगी जोकि डीएमआईसीडीसी और एनईसी कारपोरेशन, जापान के बीच 50:50 का संयुक्त उपक्रम होगा।

- (ii) भारत सरकार वैश्विक निर्माण और निवेश गंतव्य के दिल्ली मुम्बई औद्योगिक गलियारे का विकास कर रही है। इस प्रयोजन के लिए, डीएमआईसी परियोजना के विकास के प्रबंधन से संबंधित कार्यक्रम के लिए एक विशेष प्रयोजनीय वाहन (एसपीवी) नामतः दिल्ली मुम्बई औद्योगिक गलियारा विकास निगम (डीएमआईसीडीसी) को निगमित किया गया है। डीएमआईसीडीसी ने तार्किक आंकड़ा बैंक (एलडीबी) प्रस्ताव का विकास किया है और इसके न्यास ने आवश्यक उत्साह के साथ सचिव, आर्थिक कार्य विभाग, वित्त मंत्रालय की अध्यक्षता में अनुमोदन प्रदान किया है। डीएमआईसीडीसी और औद्योगिक संवर्धन एवं नीति विभाग (डीआईपीपी) ने पोत परिवहन मंत्रालय से एलडीबी परियोजना को सुविधा प्रदान करने के लिए अनुरोध किया है। पोत परिवहन मंत्रालय ने सचिव (डीआईपीपी), सीईओ (डीएमआईसीडीसी), अध्यक्ष (जेएनपीटी) और पोत परिवहन मंत्रालय के संबंधित अधिकारियों के साथ बैठक आयोजित करने के पश्चात् यह निर्णय लिया है कि जेएनपीटी दर मान के एक भाग के रूप में एलडीबी परियोजना के लिए एमयूसी को अधिसूचित करने के लिए टीएएमपी को एक प्रस्ताव भेजे।
- (iii) इसी क्रम में, एलडीबी परियोजना के लिए अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभारों (एमयूसी) के निर्धारण के लिए सितम्बर, 2014 में जेएनपीटी से एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव को बोर्ड के न्यासियों का अनुमोदन प्राप्त है।
- (iv) जेएनपीटी को लिखे पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र दिनांक 5 अगस्त, 2014 द्वारा परियोजना के लागत अनुमान के आधार और डीएमआईसीडीसी के साथ विचार-विमर्श अधीन प्रस्तावित प्रयोक्ता प्रभार के साथ-साथ डीएमआईसीडीसी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव की जांच करने के लिए प्रदान की गई सलाह के अनुसरण में, जेएनपीटी ने डीएमआईसीडीसी के साथ विचार-विमर्श किया और 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अंतर्गत संदर्भाधीन प्रस्ताव प्रस्तुत किया।
- (v) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अनुसार, पत्तन न्यास बोर्ड केन्द्रीय सरकार की विगत स्वीकृति से महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(1) के अंतर्गत सूचिबद्ध सेवाओं में से किसी के भी निष्पादन के लिए किसी भी व्यक्ति को प्राधिकृत कर सकता है। जेएनपीटी और प्रस्तावित एसपीवी, जोकि एलडीबी परियोजना का सेवा प्रदाता होगा, के बीच परिकल्पित व्यवस्थाओं के बारे में जेएनपीटी का प्रस्ताव मौखिक नहीं है। सांविधिक प्रावधान को ध्यान में रखते हुए पत्तन और एसपीवी के बीच प्रस्तावित व्यवस्थाओं की जांच करने और यदि आवश्यक हो तो, अधिनियम की धारा 42(3) के अनुपालन के लिए जेएनपीटी को आवश्यक उपाय करने की सलाह दी गई है।
- (vi) जेएनपीटी ने 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुरूप यह प्रस्ताव तैयार किया है और निर्धारित प्रपत्रों में लागत विवरण प्रस्तुत किए हैं। इस संबंध में, जेएनपीटी ने वर्ष 2015-16 से 2018-19 के लिए लागत अनुमान प्रस्तुत किए हैं। जेएनपीटी के इस प्रस्ताव पर इस विश्लेषण के प्रयोजन से विचार किया जा रहा है। यह माना जाता है कि जेएनपीटी ने पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जेएनपीटी को प्रदान की गई सलाह के अनुसरण में लागत अनुमानों और प्रस्तावित प्रयोक्ता प्रभारों के आधार की जांच कर ली होगी। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण का हिस्सा बने प्रत्येक तत्व पर अगले पैराग्राफों में विचार किया गया है।
- (vii) जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2015-16 से 2018-19 तक की अवधि के दौरान आईसीडी और अंतिम प्रयोक्ता तक पत्तन के पार कंटेनरों के आवागमन पर नजर रखने और उनके संचलन को देखने की सेवाओं का उपयोग करने के लिए अनुमानित ट्रेफिक 4268020 कंटेनर, 4694820 कंटेनर, 5164302 कंटेनर और 5680732 कंटेनर का अनुमान लगाया गया है। उक्त ट्रेफिक और साथ ही अन्य दो पत्तन टर्मिनल प्रचालकों अर्थात् नहवा शेवा अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एनएसआईसीटीपीएल) और गेटवे टर्मिनल इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) के कंटेनर ट्रेफिक को भी जेएनपीटी के कंटेनर ट्रेफिक के लिए गिना जाएगा। जेएनपीटी ने 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के दौरान ट्रेफिक में वर्ष दर वर्ष 10% की वृद्धि का अनुमान लगाया है। इस संबंध में यह माना गया है कि जेएनपीटी उपर्युक्त वर्णित सेवाओं का उपयोग किए जाने के लिए प्रस्तावित अनुमानित ट्रेफिक के संबंध में सुनिश्चय कर लिया होगा और स्वयं को संतुष्ट कर लिया होगा। पत्तन द्वारा यथा अनुमानित ट्रेफिक अनुमान विश्लेषण में विश्वासयोग्य हैं।

- (viii) परीक्षण प्रचालन के प्रारंभिक वर्ष अर्थात् 2015-16 में कोई प्रभार लगाने का प्रस्ताव नहीं किया गया है। तत्पश्चात्, वर्ष 2016-17 में प्रति कंटेनर ₹ 125/-, वर्ष 2017-18 में प्रति कंटेनर ₹ 135/-, वर्ष 2018-19 में प्रति कंटेनर ₹145/- का प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया गया है। वर्ष 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए कंटेनर ट्रेफिक, जैसाकि ऊपर चर्चा की गई है, और वर्ष 2016-17 से 2018-19 के प्रत्येक वर्ष में प्रति कंटेनर लगाए जाने वाले प्रभार की प्रस्तावित दर के आधार पर विचार करते हुए, जेएनपीटी ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के दौरान एमयूसी के प्रभार से ₹ 5869 लाख, ₹ 6972 लाख और ₹ 8237 लाख की आय का अनुमान लगाया है। इस अनुमानित आय को हिसाब में लिया गया है।
- (ix) 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.5.1 में विनिर्दिष्ट प्रावधान के अनुरूप जेएनपीटी द्वारा अनुमानित प्रचालन लागतों को 6% के वृद्धि कारक, जोकि जेएनपीटी द्वारा अपनाए गए 10% से 50% के बीच के विभिन्न वृद्धि कारकों के स्थान पर वित्तीय वर्ष 2014-15 के दौरान निर्णय किए जाने वाले मामलों के संबंध में व्ययों का अनुमान लगाने के प्रयोजन से प्राधिकरण द्वारा अपनाया गया वृद्धि कारक है, को अपनाते हुए अनुसीमित किया गया है। प्रचालन लागत के प्रत्येक घटक पर नीचे चर्चा की गई है:
- (क) पत्तन और बीओटी प्रचालकों पर लगाए जाने वाले प्रभार उनके द्वारा किए जाने वाले एमयूसी संग्रह के लिए हैं। जैसाकि ऊपर चर्चा की गई है, वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक प्रत्येक वर्ष के लिए आकलित आय के 5% पर इस लागत का अनुमान लगाया गया है। इस 5% का आधार गाडियों की टिकटों, कैब, फिल्म की टिकटों की बुकिंग, होटल की बुकिंग के ऑन लाइन बुकिंग करने की भांति विभिन्न ऑन लाइन प्रणालियों द्वारा वसूले जाने वाले प्रभार की भांति ऑन लाइन बुकिंग पर अतिरिक्त प्रभार पर आधारित होने की सूचना है। इस स्थिति पर विश्वास किया जाता है।
- (ख) कंटेनर-इन-टाइम, कंटेनर-आउट-टाइम, कंटेनर कस्टोडियन, कंटेनर नेक्सट कस्टोडियन सूचना आदि के संबंध में कंटेनर विशिष्ट आंक आंकड़ों का अदान-प्रदान करने के लिए रेल एकीकरण और आईसीडी टैग अनुरक्षण के संबंध में लागत का अनुमान रेलवे और इसके साथ-साथ आईसीडी के लिए प्रत्येक की आय के 5% पर अनुमान लगाया गया है। इस स्थिति पर विश्वास किया जाता है।
- (ग) (i) आरएफआईडी प्रचालन लागत में क्योस्क के प्रचालन की लागत और इसके साथ-साथ पत्तनों पर प्रचालन टीम की वेतन लागत सम्मिलित है जोकि आरएफआईडी टैगिंग और डी-टैगिंग प्रचालनों में शामिल होगी।
- (ii) क्योस्कों के बारे में यह सूचना है कि इन्हें डीएमआईसीडीसी के प्रचालन स्टॉफ को ठहराने और आरएफआईडी टैग इन्वेंटरी के लिए पत्तन टर्मिनलों पर स्थापित करने की आवश्यकता होगी। जैसाकि जेएनपीटी द्वारा डीएमआईसीडीसी के साथ विचार-विमर्श में देखने में आया है, हालांकि क्योस्क की स्थापना की लागत एक पूँजीगत लागत है तथापि, उक्त व्यय को राजस्व व्यय के रूप में माना गया है। डीएमआईसीडीसी ने इस संबंध में यह स्पष्ट किया है कि एलबीडी परियोजना कोई अवसंरचनात्मक परियोजना नहीं है, बल्कि यह सूचना प्रौद्योगिकी से संबंधित परियोजना है, इस प्रकार यह लागत आधारित होने के नाते इसकी परिणति वास्तविक सम्पत्तियों में होती है न कि सृजित संपत्तियों में। यह भी स्पष्ट किया गया है कि प्रस्तावित व्यापार मॉडल में एसपीवी द्वारा प्रबंधन विकास, होस्टिंग, अनुरक्षण, प्रचालन, टर्न-की आधार पर प्रदान की जाने वाली सूचना प्रौद्योगिकी सेवाओं के लिए एलबीडी व्यापार के हेल्पडेस्क परियोजना के लिए बाह्य सेवाओं का उपयोग करेगी जिसके द्वारा सम्पत्तियों की खरीद और स्वामित्व का उत्तरदायित्व सेवा प्रदाता का होगा। उपर्युक्त स्थिति को देखते हुए, डीएमआईसीडीसी ने यह स्पष्ट किया है कि सूचना प्रौद्योगिकी हार्डवेयर और सॉफ्टवेयर सहित क्योस्क की

स्थापना के व्यय को प्रचालनात्मक व्यय के रूप में माना गया है न कि पूँजीगत व्यय के रूप में। डीएमआईसीडीसी द्वारा प्रस्तुत कारणों के आधार पर, और एसपीवी के दृष्टिकोण से, यह एक राजस्व व्यय है। जेएनपीटी भी इस स्थिति से सहमत होती प्रतीत होती है क्योंकि यह पता चलता है कि यह डीएमआईसीडीसी द्वारा यथा प्रस्तुत लागत अनुमानों के साथ अपने प्रस्ताव में आगे बढ़ती दिखाई देती है।

- (iii) क्योस्क की लागत में वर्कस्टेशन के लिए वूडन कंसोल, एर्गोनोमिक चेयर, संसाधन के लिए वर्कस्टेशन, एमएफडी (प्रिंटर एवं स्कैनर), टोकन/रसीद के लिए थर्मल प्रिंटर, एक घंटे के बैक-अप वाला 1 केवीए ऑन लाइन यूपीएस, क्योस्क स्पेस रेंटल एवं पट्टे पर दी गई लाइन/वायरलैस क्रियाकलापों सहित बैंडविडथ की लागत शामिल है।

पहले वर्ष में 3 पत्तन टर्मिनलों के प्रचालकों और दूसरे वर्ष से 4 पत्तन टर्मिनलों के प्रचालकों और प्रत्येक पत्तन टर्मिनल प्रचालकों के लिए उपर्युक्त वर्णित प्रत्येक मद/सुविधा के संबंध में उपर्युक्त वर्णित प्रत्येक पत्तन टर्मिनल के प्रचालकों के लिए 10-10 मदों की आवश्यकता के आधार पर विचार करते हुए और उपर्युक्त वर्णित प्रत्येक मद की लागत पर विचार करते हुए, जेएनपीटी ने क्योस्क से संबंधित कुल लागत का निर्णय किया है। प्रत्येक मद की लागत और लागत की गणना में 10 मदों में से प्रत्येक मद पर विचार करने के लिए आधार के संबंध में कोई दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया गया है। क्योस्क के लिए लागत अनुमानों के बारे में सूचना प्राप्त हुई है कि ये दरें सूचना प्रौद्योगिकी के बड़े-बड़े वेंडरों से ली गई है, जिन्हें ऐसे क्योस्कों की स्थापना करने की विशेषज्ञता प्राप्त है। इस विश्लेषण के संबंध में जेएनपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत सूचना पर विश्वास किया जाता है, बशर्ते एमयूसी की अगली पुनरीक्षा के दौरान वास्तविकता के संदर्भ में इस बारे में विचार किए गए अनुमानों की समीक्षा की जाए।

- (iv) आरएफआईडी टैगिंग और डी-टैगिंग प्रचालनों में शामिल प्रचालन दल के वेतन लागत में अर्ध-कुशल प्रचालक, जिन्हें आरएफआईडी टैगिंग/डी-टैगिंग प्रचालनों को 360000/- रु. प्रति वर्ष तथा एक प्रबंधक की लागत 800000/-रु प्रति वर्ष पर निष्पादन कार्यों से संबद्ध किया जाएगा, की लागत शामिल प्रतीत होती है। जेएनपीटी ने अर्ध-कुशल प्रचालक और प्रबंधक के वेतन के अनुमान में 5% प्रति वर्ष की वृद्धि कारक पर विचार किया है।

अर्ध-कुशल प्रचालक के संबंध में, जेएनपीटी ने प्रत्येक क्योस्क के लिए 5 अर्ध-कुशल प्रचालक की जरूरत पर विचार किया है। प्रत्येक 20 अर्ध-कुशल प्रचालकों के लिए एक प्रबंधक के आधार पर प्रबंधक की जरूरत होगी। इस प्राधिकरण को कार्मिकों की आवश्यकता के बारे में कुछ नहीं कहना है। यह पत्तन के निर्णय पर ही छोड़ दिया है। इस संबंध में जेएनपीटी का अनुमान विश्वास योग्य है।

अर्ध-कुशल प्रचालक और प्रबंधक की वेतन लागत के संबंध में कोई आधार प्रस्तुत नहीं किया गया है। जेएनपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत अर्ध-कुशल प्रचालक और प्रबंधक की वेतन लागत इस विश्लेषण में विश्वास योग्य है बशर्ते एमयूसी की अगली पुनरीक्षा के दौरान वास्तविकता के संदर्भ में इस बारे में विचार किए गए अनुमानों की समीक्षा की जाए।

- (घ) (i) आरएफआईडी टैग की लागत में आरएफआईडी टैग की लागत के साथ-साथ आरएफआईडी टैग के प्रबंधन की लागत भी शामिल है। प्रस्तुत की गई लागत विवरण से यह स्पष्ट दृष्टिगोचर होता है कि उक्त लागत प्रचालन लागत के प्रमुख घटक का ही एक भाग है।

- (ii) जेएनपीटी पत्तन टर्मिनल परिसर में कंटेनरों को निष्क्रिय आरएफआईडी टैग लगाए जाएंगे जोकि पारगमन के दौरान कंटेनरों पर नजर रखने में समर्थ होगा और एलबीडी की वास्तविक समय सूचना उपलब्ध कराने में समर्थ होंगे। यह सूचित किया गया है कि पत्तन

परिसरों से बाहर जाने से पूर्व पल्लन पर सभी आयात कंटेनरों को टैग लगाया जाएगा और सभी निर्यात कंटेनरों को पल्लन टर्मिनलों पर पोत पर माल चढ़ाने से पूर्व टैग हटा लिए जाएंगे। इसके अतिरिक्त, यह भी सूचित किया गया है कि संदर्भाधीन परियोजना के लिए ओमनी आईडी (विख्यात अंतर्राष्ट्रीय ब्राण्ड और पूरे विश्व में प्रमुख आरएफआईडी परियोजनाओं के आपूर्तिकर्ता) के टैग अर्थात् 5 अमरीकी डालर मूल्य के ओमनी आईडी अल्ट्रा उपयुक्त होगा।

(iii) आरएफआईडी टैगों की लागत के निर्धारण के लिए, वार्षिक आधार पर आरएफआईडी टैगों की संख्या का अनुमान लगाया गया है। यह इस बात से पता चलता है कि यह कार्य कंटेनरों (आयात के लिए 15 दिन, निर्यात के लिए 15 दिन और आईसीडी/सीएफएस में कंटेनरों के लिए 15 दिन) के लिए 45 दिन के सक्रिय समय पर आधारित दैनिक कंटेनर आवागमन, टैग के लिए 2 वर्ष की वैधता अवधि की समाप्ति, अतिरिक्त पुर्जे, टूट-फूट एवं घिसाई, और आईसीडी के साथ समन्वय की लागत पर विचार करते हुए किया गया है। विचाराधीन प्रत्येक वर्ष के दौरान टैग की संख्या के अनुमान के संबंध में पूर्वानुमान इस विश्लेषण में विश्वास किया जाता है।

(iv) प्रत्येक आरएफआईडी टैग की लागत के बारे में इसका मूल्य लगभग 5 अमरीकी डालर होने की सूचना दी गई है, जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है। आरएफआईडी टैग की लागत के समर्थन में कोई दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया गया है। प्रत्येक आरएफआईडी टैग की लागत आकलन के प्रयोजन के लिए 250/- रुपए विचार किया गया है। इस संबंध में पल्लन द्वारा किए गए पूर्वानुमान पर विश्वास किया जाता है।

(ड) एलबीडी पैकेज लाइसेंस लागत में 40 मिलियन प्रति वर्ष पर लाइसेंस की लागत और 44 मिलियन प्रति वर्ष पर लाइसेंस समर्थन की लागत शामिल है जो कुल मिलाकर 84 मिलियन रुपए अर्थात् 840 लाख रुपए है।

एलबीडी पैकेज लाइसेंस की लागत के बारे में सूचित किया गया है कि इसे एनईसी से उपयुक्तता तार्किक मेघ प्लेटफार्म (नियोसर्फ) प्राप्त करना है। यह तार्किक मेघ प्लेटफार्म के बारे में सूचित किया गया है कि यह बहु जापानी लोजिस्टिक कम्पनियों के साथ संलग्न की गई एनईसी की उपयुक्त मद है। मूल्य निर्धारण के बारे में भी यह सूचना मिली है कि यह मानक स्वरूप का है, जैसाकि जापानी कम्पनियों के लिए लागू है। चूँकि पश्चिमी कारीडोर में कंटेनर ट्रेफिक का 60% का श्रेय जेएनपीटी को जाता है, अतः एलबीडी पैकेज लाइसेंस लागत के 60% में जेएनपीटी का अनुपात होगा जो 200 मिलियन रुपए बनता है। 5 वर्षों की अवधि में आनुपातिक लागत परिशोधित करने पर प्रति वर्ष लागत का आकलन 40 मिलियन लगाया गया है।

लाइसेंस समर्थन की लागत 44 मिलियन प्रति वर्ष की लागत लघु संशोधन विशिष्ट संवृद्धि के लिए उन्नयन और तकनीकी सहायता के लिए लागत के अंकन के संबंध में जेएनपीटी के लिए लागू प्रभाजित लाइसेंस लागत के 22% के आधार पर निर्धारित की गई है। 22% पर विचार करने के लिए आधार के बारे में यह सूचना है कि यह उद्योग के लिए साफ्टवेयर पैकेज लाइसेंस हेतु प्रतिकात्मक समर्थन लागत पर आधारित होगा। इस संबंध में, जेएनपीटी ने एसएपी ईसीसी लाइसेंस के लिए दरों की एक प्रति और अनुरक्षण प्रभार, जिससे समर्थन शुल्क (एएमसी) निवल लाइसेंस शुल्क का 22% प्रभार लगाया जाना है, की प्रति प्रस्तुत की है। जेएनपीटी द्वारा अनुमानित और सूचित स्थिति पर विश्वास किया जाता है।

(च) (i) निकट वास्तविक समय समाधान की लागत में ट्रेकिंग साफ्टवेयर लाइसेंस की लागत और इसकी आधार लागत, आरएफआईडी रीडर्स की लागत, अधिष्ठापन और अनुरक्षण लागत आदि, हेल्पडेस्क लागत और सम्भाव्यता अध्ययन एवं संकल्पना का प्रूफ सम्मिलित है।

- (ii) ट्रेकिंग साफ्टवेयर लाइसेंस का मूल्य 1200 लाख रुपए होने की सूचना मिली है। तदनुसार, लाइसेंस लागत के 22% पर आकलित मानक लाइसेंस अनुरक्षण और आधार लागत 260 लाख रुपए बनती है। लाइसेंस लागत के 22% पर आधार लागत पर विचार करने का आधार पहले ही स्पष्ट किया गया है और विश्लेषण में इस प्रकार विश्वास किया जाता है।
- (iii) टोल द्वारों की संख्या को हिसाब में लेते हुए, चुंगी जांच चौकियां और पत्तनों तथा परियोजना के कार्यान्वयन से संबंधित आईसीडी की संख्या आरएफआईडी रीडरों की आवश्यकता का आकलन किया गया है। आरएफआईडी रीडरों की आवश्यकता के निर्धारण के लिए पत्तन द्वारा किए गए पूर्वानुमानों पर विश्वास किया जाता है। प्रत्येक आरएफआईडी रीडर की लागत 84000/- रु. पर विचार किया गया है। आरएफआईडी रीडर की लागत के समर्थन में कोई दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया गया है। पत्तन द्वारा यथा अनुमानित आरएफआईडी की लागत को हिसाब में लिया गया है, बशर्ते एमयूसी की अगली पुनरीक्षा के दौरान वास्तविकता के संदर्भ में इस बारे में विचार किए गए अनुमानों की समीक्षा की जाए।
- (iv) कंटेनर संख्या और आरएफआईडी टैग के कार्य एक ही समय पर करने के लिए हार्डवेयर और साफ्टवेयर से युक्त प्रचालन टर्मिनल की इस प्रयोजन के लिए आवश्यकता होने की सूचना मिली है। इस स्थिति के आधार पर कि प्रत्येक पत्तन/आईसीडी के लिए 3 ऐसे टर्मिनलों की आवश्यकता होगी और प्रत्येक टर्मिनल की लागत 725 अमरीकी डालर (गणना के हिसाब से 40000/- रु. के बराबर), प्रति आईसीडी/पत्तन लागत का आकलन 120000/- रु. लगाया गया है। जेएनपीटी ने 725 अमरीकी डालर पर टर्मिनल की लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत किए हैं।
- (v) आरएफआईडी रीडर्स स्थापित करने की लागत 80,000/- रु. प्रति जांच बिन्दु तय की गई है। यह लागत, ढांचा खड़ा करने, बैरैक्टों, विद्युत सुव्यवस्था, परामर्श प्रभार, यात्रा और मानव-शक्ति प्रभार (रीडरों को स्थापित करके चालू करने के लिए आवश्यक कार्मिकों से संबंधित), स्थान प्रदान करने, टॉल-प्रचालकों को भुगतान करने, रीडर स्थापित करने और उनके अनुरक्षण के लिए विद्युत और सहायता देने के बारे में उल्लिखित है। आरएफआईडी रीडर्स स्थापित करने की लागत के समर्थन में कोई अभिलेख साक्ष्य रूप में प्रस्तुत नहीं किया गया है। पत्तन द्वारा आकलित स्थापना-लागत को यथावत मान लिया गया है, बशर्ते इस संबंध में एमयूसी की आगामी समीक्षा के दौरान, वास्तविक लागत के संदर्भ में मान्य आकलनों की समीक्षा की जाए।
- (vi) अनुरक्षण लागत, आरएफआईडी रीडर्स और टर्मिनल दोनों की कुल लागत का 8% निर्धारित की गई है। इसे इस उद्योग में सूचना प्रौद्योगिकी हार्डवेयर अनुरक्षण के लिए मानक के तौर पर माना जाता है। पत्तन द्वारा यथा सूचित स्थिति को मान लिया गया है, बशर्ते इस संबंध में एमयूसी की आगामी समीक्षा के दौरान, वास्तविक लागत के संदर्भ में मान्य आकलनों की समीक्षा की जाए।
- (छ) (i) हैल्प डेस्क को टैग इन्वेंट्री प्रबंधन और अदला-बदली के लिए आईसीडी व पत्तन टर्मिनल प्रचालकों के साथ आरएफआईडी रीडर्स, एन्टेना, आरएफआईडी टैग प्रबंध, अदला-बदली, दोष-सुधार तथा समन्वयन के लिए हैल्प डेस्क सेवाएं प्रदान करनी होती हैं। कथित हैल्प डेस्क दल एलडीबी प्रणाली में डाटा अपलोड करने के लिए डाटा डालने वालों को पेश आने वाली मुश्किलों को दूर करना है तथा डाटा संबंधी समकालिक सेवाएं

प्रदान करने के साथ-साथ पश्चिमी कॉरीडोर में जांच-बिन्दुओं पर रीडर्स, टैग्स एन्टेना के संदर्भ में आंकड़ों संबंधी न्यूनतम डाउनटाइम सुनिश्चित करना है।

- (ii) इस संबंध में, हैल्प डेस्क की लागत, प्रतिदिन कंटेनरों के आवागमन (कुल कंटेनर/365 दिन) को लेते हुए, यह मान कर कि एक कंटेनर को 15 दिन लगते हैं, आवागमन अधीन कंटेनरों का कॉल वाल्यूम 1% हो, एक एजेंट 80 काल निष्पादित करता हो (एजेंट की लागत दर 5% की वृद्धि के साथ 15 लाख प्रति वर्ष), 20 एजेंटों के लिए एक प्रबंधक (प्रबंधक की लागत दर 5% की वृद्धि के साथ 21 लाख प्रतिवर्ष) निर्धारित की गई है।

प्राधिकरण कार्मिकों की संख्या की मांग पर ध्यान नहीं देता है। इसे पत्तन के उत्तम निर्णय पर छोड़ दिया जाता है। इस संबंध में जेएनपीटी का आकलन माना जाता है।

एजेंटों और प्रबंधकों के वेतन-लागत के बारे में कोई अभिलेख प्रमाण के तौर पर प्रस्तुत नहीं किया गया है। एजेंटों और प्रबंधकों के संबंध में पत्तन द्वारा बताए गए वेतन को ही लेखा-जोखा के लिए माना गया है, बशर्ते इस संबंध में एमयूसी द्वारा की जाने वाली अगली समीक्षा में आकलन की समीक्षा की जाए।

- (ज) (i) हॉस्टिंग, साधन और संचार लागत में सेवाएं प्रदान करने, समन्वयन के लिए साधन और कथित सेवाएं प्रदान करने से जुड़े हुए कार्मिकों के यात्रा व्यय शामिल हैं।
- (ii) हॉस्टिंग सेवा में वास्तविक सीपीयू, रैम, एचडीडी, वर्चुलाइजेशन, स्लाइड एनेबलमेंट, लोड बेलेंस, फायरबॉल, इंटरनेट बैंडविड्थ आदि और साफ्टवेयर घटक जैसे आपरेटिंग सिस्टम, डाटाबेस, डाटा-बैंक-अप और रिकवरी लागत शामिल है। 500 प्रयोक्ताओं के लिए एक अनुमान के आधार पर एक मानक हार्डवेयर और साफ्टवेयर विशिष्टताओं में 1 वर्चुअल यूनिट + फायरबाल + लोड बेलेंसर + आपरेटिंग सिस्टम + इंटरनेट बैंड विड्थ और एक विशेष समय पर स्थिति के अनुसार कि कुल प्रयोक्ताओं में से 10% प्रयोक्ता साथ-साथ सिस्टम पर कार्यरत होंगे, तो एलडीबी प्रयोक्ताओं की संख्या के लिए हार्डवेयर और साफ्टवेयर की मांग की बाह्य तौर पर गणना की गई है।

साफ्टवेयर और सेवाओं सहित एक वर्चुअल यूनिट की हॉस्टिंग लागत 1,20,000/- रु. प्रतिमाह (30,000/- रु. प्रतिमाह हार्डवेयर और 90,000/- रु. प्रतिमाह साफ्टवेयर लाइसेंस के लिए) पर विचार किया गया है। हार्डवेयर लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत किए गए हैं। लेकिन साफ्टवेयर की लागत के संदर्भ में कोई आधार/प्रमाण के रूप में कोई दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किया गया है। साफ्टवेयर की लागत के लिए पत्तन द्वारा बताई गई लागत को ही मान लिया गया है, बशर्ते इस संबंध में एमयूसी की आगामी समीक्षा में वास्तविक लागत के संदर्भ में विचार किया जाएगा।

- (iii) एलडीबी सिस्टम कस्टोमाइजेशन और अनुरक्षण के लिए विजुअल स्टुडियो, एमएसडीएन, डाटा बेस, लाइसेंस इत्यादि जैसे विकासशील साधनों की आवश्यकता होती है। इस संबंध में, होस्टिंग सेवा की ऐसी सुविधाओं के लिए 1,00,000/- रु. प्रति माह + अधिक लाइसेंसों की मांग के परिणामस्वरूप लागत में वृद्धि के कारण 50% वर्ष प्रति वर्ष के हिसाब से लागत बताई गई है। इसके अतिरिक्त स्थिति के आधार पर कि पश्चिमी कॉरीडोर में कंटेनरों का 60% आवागमन जेएनपीटी के कारण है, हॉस्टिंग सेवा सुविधाओं की 60% लागत अर्थात् रु. 7.2 लाख प्रथम वर्ष तथा बाद के वर्षों के लिए उस पर 50% प्रति वर्ष बढ़ी हुई लागत के हिसाब से विचार किया गया है। जेएनपीटी ने संदर्भाधीन लागत के आकलन में 50% की वृद्धि पर विचार करने के संबंध में कोई आधार

प्रस्तुत नहीं किए हैं। इसलिए 6% प्रतिवर्ष की इस वृद्धि पर विचार किया गया है। हॉस्टिंग सेवा सुविधाओं के लिए कोई दस्तावेजी प्रमाण नहीं दिया गया है। हॉस्टिंग सेवा सुविधाओं के लिए पत्तन द्वारा बताई गई लागत को मान लिया गया है, बशर्ते इस संबंध में वास्तविक लागत पर एमयूसी की आगामी समीक्षा के दौरान इस संदर्भ में आकलन पर विचार किया जाएगा।

- (iv) प्रत्यक्ष यात्रा व्यय में वायु यात्रा-भाड़ा, भोजन, आवास तथा अन्य व्यय शामिल हैं जो ऐसे डाटा संयोजन के लिए किए जाएंगे जिनमें सेवार्थी की समस्याओं को समझने, सिस्टम को देखने-जांचने और आपसी संचार व्यवस्था बनाए रखने के लिए उनके स्थानों पर जाना आवश्यक होगा।

प्रति वर्ष लगभग 25 यात्राओं के लिए, रु. 48000/- (वायु यात्रा व्यय, विश्राम और चार दिन के विश्राम के लिए अन्य प्रभार सहित) की प्रति यात्रा लागत पर विचार करते हुए इस लागत का अनुमान लगाया गया है। इसमें प्रति वर्ष दौरों में 50% की दर से होने वाली वृद्धि को भी हिसाब में लिया गया है।

उपर्युक्त आकलन के आधार पर प्रथम वर्ष के लिए यह लागत रु. 12 लाख वार्षिक आएगी। तथापि, जेएनपीटी ने प्रथम वर्ष के लिए यह लागत केवल रु. 2.40 लाख आंकी है। रु. 2.40 लाख के आकलन का आधार नहीं दिया गया है। इस संबंध में पत्तन द्वारा किया गया आकलन विश्वसनीय है। तथापि, 50% की वार्षिक वृद्धि को 6% तक सीमित कर दिया गया है।

- (झ) जैसाकि, पहले भी उल्लेख किया गया है कि एलडीबी परियोजना एक बुनियादी परियोजना नहीं है यह एक सूचना प्रौद्योगिकी परियोजना है, इसलिए खर्चीली है और यह एक ठोस संपत्ति नहीं है। इस दृष्टिकोण से जेएनपीटी ने संभवतः अपने आकलन में इस पर एक मद के रूप में किसी मूल्यह्रास का आकलन नहीं किया है। इस संबंध में जेएनपीटी का दृष्टिकोण सही है।

- (x) प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन व्यय में बाह्य-कामगारों और एसपीवी के कर्मचारियों तथा फुटकर व्यय के प्रावधान के संबंध में विक्रय, सामान्य और प्रशासनिक खर्चे शामिल हैं।

- (क) परियोजना में एसपीवी विक्रय और विपणन के लिए सूचना प्रौद्योगिकी सेवा प्रदाता (एनईसी कार्पो.) और इसके निकाय के सदस्य) से बाह्य सेवा लेने की परिकल्पना की गई है।

बाह्य सेवा के कार्मिकों के संबंध में विक्रय, सामान्य एवं प्रशासनिक खर्चों (5% बढ़ोतरी सहित) के अंतर्गत निदेशक (जापानी मूल का), विभिन्न प्रबंधक, लेखाकार आदि, अनुरक्षण के लिए प्रबंधन दल द्वारा प्रयोग हेतु कार से संबंधित व्यय, ईंधन व्यय, वाहन चालक व्यय, बीमा (जेएनपीटी द्वारा विचारित 10% को अनुसीमित करने के पश्चात् 6% मान्य) सुगम इंटरनेट-लाइन, ध्वनि संचार और विभिन्न अन्य साधन (जेएनपीटी द्वारा विचारित 30% से 50% को अनुसीमित करने के पश्चात् 6% मान्य), कार्यालय का किराया व अनुरक्षण, जिसमें किराए, कार्यालय आपूर्तियां, लेखन-सामग्री, अनुरक्षण व गृह-प्रबंध, चाय-कॉफी, सूचना प्रौद्योगिकी व्यवस्था एवं अनुरक्षण विद्युत शामिल है, जहां वृद्धि-कारक 6% तक सीमित कर दिया गया है, आते हैं।

इस आधार पर कि एनईसी का भारतीय अस्तित्व एनईसी कार्पोरेशन के लिए एक स्थानीय अस्तित्व होगा जो लेखा जांच परीक्षा, कानूनी समर्थन, हैंडलिंग प्रभार सेवार्थी प्रबंधन और वेंडर प्रबंधन लागत का वहन करेगा तथा लागत मद में से एक अर्थात् जेएनपीटी द्वारा प्रचालक व्यय का 4% आकलित किया गया है। प्रचालन व्यय का 4% आकलित करने का आधार नहीं बताया गया है। ऐसी स्थिति में उक्त व्यय गणना के विश्लेषण में नहीं लिया गया है।

- (ख) एसपीवी के कर्मचारियों के संबंध में विक्रय, सामान्य और प्रशासनिक व्यय में विपणन और ब्रांड नाम के लिए जेएनपीटी द्वारा विचारित वृद्धि (10% को अनुसीमित कर 6% की दर से मान्य) वेतन (जेएनपीटी द्वारा विचारित बढ़ोतरी 12% को अनुसीमित करके 6% करते हुए), यात्रा व्यय (जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित बढ़ोतरी 10% को 6% पर अनुसीमित करते हुए), संचार व्यय (जेएनपीटी द्वारा विचारित बढ़ोतरी को 6% पर अनुसीमित करते हुए) तथा कार्यालयी किराए और अनुरक्षण में किराए-भाड़े, कार्यालयी आपूर्तियां, लेखन सामग्री, अनुसरण व गृह-प्रबंधन, चाय व काफी, सूचना प्रौद्योगिकी व्यवस्था व अनुरक्षण, विद्युत (जेएनपीटी द्वारा विचारित 10% बढ़ोतरी को 6% अनुसीमित करते हुए) और व्यापार-व्यय जिसमें लेखा-परीक्षा और कानून संबंधी व्यय (जेएनपीटी द्वारा विचारित 10% वृद्धि को अनुसीमित करते हुए 6%) शामिल है।
- (ग) फुटकर व्यय के लिए किए गए प्रावधान को आकलन के अंतर्गत नहीं लिया गया है, क्योंकि यह लागत प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2005 के अनुसार प्रशुल्क निर्धारण के दायरे में नहीं आती है।
- (xi) जेएनपीटी द्वारा विचाराधीन वर्षों के लिए वित्त और विविध आय व व्यय का आकलन नहीं किया गया है।
- (xii) इस स्थिति के आधार पर कि एलडीबी परियोजना के लिए उच्च पूँजीगत व्यय अथवा सम्पत्तियां आवश्यक नहीं होती हैं और एक सूचना प्रौद्योगिकी परियोजना होने के नाते, यह एक प्रचालन और अनुरक्षण लागत आधारित परियोजना अधिक है। इस प्रकार, यह सूचित किया गया है कि एलडीबी परियोजना किसी अवसंरचना परियोजना से भिन्न है जिसमें मूर्त सम्पत्ति का सृजन किया जाता है। इस प्रकार, जेएनपीटी द्वारा नियोजित पूँजी पर किसी प्रकार के प्रतिफल का अनुरोध नहीं किया गया है। तथापि, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार कार्यशील पूँजी घटक (जिसमें एक मास के अनुमानित प्रचालनकारी व्ययों पर आकलित रोकड़ शेष शामिल है) पर 16% की दर से प्रतिफल प्रदान किया गया है। हालांकि प्रस्ताव में इस संबंध में कोई दावा नहीं किया गया है।
- (xiii) यद्यपि, परीक्षण प्रचालन के प्रारंभिक वर्ष अर्थात् 2015-16 में कोई भी प्रभार लगाने का प्रस्ताव नहीं किया गया है, तथापि, इस बात से इंकार नहीं किया जा सकता कि वर्ष 2015-16 में प्रचालन कार्यों के क्रियान्वयन के लिए प्रचालनकारी लागतें वहन की जाएंगी और इसलिए, इस अवधि के दौरान वहन की गई प्रचालनकारी लागतों की वसूली भी करने के लिए अनुमति प्रदान करना उपयुक्त होगा। उपर्युक्त स्थिति के आधार पर, वर्ष 2015-16 से 2018-19 के लिए प्रस्तुत किए गए लागत अनुमानों को अनुसीमित किया गया है। अनुसीमित लागत विवरण **अनुबंध-II** के रूप में संलग्न है।
- (xiv) वर्ष 2015-16 से 2018-19 के लिए अनुसीमित औसत लागत स्थिति से पता चलता है कि वर्ष 2016-17 में 125/- रु. प्रति कंटेनर, वर्ष 2017-18 में 135/- रु. प्रति कंटेनर और वर्ष 2018-19 में 145/- रु. प्रति कंटेनर के प्रस्तावित प्रभार के बाद भी सेवा में घाटे की स्थिति रहेगी।
- (xv) एमयूसी के शुल्क से सेवा के संबंध में समस्त घाटे को अंतर्गत न लेने का प्रस्ताव जेएनपीटी का है। इसलिए, पतन के प्रस्ताव के आधार पर और इस स्थिति के होते हुए कि प्रयोक्ताओं ने भी एमयूसी के प्रस्तावित शुल्क का समर्थन किया है और इस बात को ध्यान में रखते हुए कि डीएमआईसीडीसी न्यास ने सचिव, आर्थिक कार्य विभाग, वित्त मंत्रालय की अध्यक्षता में आवश्यक तत्परता बरतते हुए प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान कर दिया है, यह प्राधिकरण वर्ष 2016-17 में 125/- रु. प्रति कंटेनर, वर्ष 2017-18 में 135/- रु. प्रति कंटेनर और वर्ष 2018-19 में 145/- रु. प्रति कंटेनर की एमयूसी के शुल्क के लिए जेएनपीटी के प्रस्ताव का समर्थन करने के लिए प्रवृत्त है।

- (xvi) बीओटी प्रचालकों के लिए प्रभार उनके द्वारा एमयूसी के संग्रहण के लिए होते हैं। चूँकि इसे बीओटी प्रचालकों के लिए राजस्व के रूप में नहीं माना जा सकता है, इसलिए बीओटी प्रचालक संग्रहित की गई राशि पर राजस्व के हिस्से का भुगतान जेएनपीटी को करने के लिए उत्तरदायी नहीं है। इस संबंध में एक टिप्पण दर मानों में निर्धारित है।

7.1. परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से और सामूहिक विचार-मंथन के आधार पर दिनांक 29 अक्टूबर, 2014 के आदेश द्वारा पहले ही अनुमोदित किए अनुसार, यह प्राधिकरण निम्नलिखित का अनुमोदन करता है:

- (i) जेएनपीटी पत्तन टर्मिनलों पर वर्ष 2016-17 में रुपए 125/- प्रति कंटेनर, वर्ष 2017-18 में रुपए 135/- प्रति कंटेनर और वर्ष 2018-19 में रुपए 145/- प्रति कंटेनर के अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार (एमयूसी) लगाने का जेएनपीटी का प्रस्ताव।
- (ii) जेएनपीटी, एनएसआईसीटीपीएल और जीटीआईपीएल की संबंधित मान दरों में निम्नलिखित जोड़ना :
“01 अप्रैल, 2016 से अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार (एमयूसी) के लिए संबंधित टर्मिनल पर संचालित सभी कंटेनरों (पोतांतरण और तटीय के अलावा) रुपए 125/- प्रति कंटेनर की राशि लगाई जाएगी। तत्पश्चात्, इसे वर्ष 2017-18 और 2018-19 में क्रमशः रुपए 10/- प्रति कंटेनर प्रतिवर्ष बढ़ाया जाएगा।”
- (iii) प्रयोक्ता प्रभारों के भुगतान पर प्रयोक्ताओं को पत्तन से आईसीडी और अंतिम प्रयोक्ता के बीच कंटेनरों के संचालन पर नजर रखने और देखने की सुविधा उपलब्ध करायी जाएगी।
- (iv) वर्ष 2015-16 से 2018-19 की अवधि में एमयूसी के उद्ग्रहण द्वारा एलडीबी की सेवा से उपजे वास्तविक अधिशेष/घाटे को 2005 के दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.13 में निहित प्रावधान के अनुरूप संव्यवहारित नहीं किया जाएगा परंतु अगले टैरिफ चक्र में अग्रेनीत किया जाएगा।
- (v) एनएसआईसीटीपीएल और जीटीआईपीएल द्वारा एमयूसी के उद्ग्रहण के रूप में उनके द्वारा संग्रहित राजस्व पर जेएनपीटी को कोई स्वत्व-शुल्क/राजस्व अंश देय नहीं होगा।

7.2. जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना पर विश्वास करते हुए और जैसाकि विश्लेषण में स्पष्ट किया गया है, प्रस्ताव में व्यक्त पूर्वानुमानों के आधार पर एमयूसी निर्धारित की गई है। यदि प्राधिकरण को, किसी भी समय, निर्धारित प्रशुल्क की वैधता की अवधि के दौरान, यह पता चलता है कि वास्तविक स्थिति और सुविचारित अनुमानों में बहुत अधिक अंतर है अथवा इसमें स्वीकृत पूर्वानुमानों से भिन्नता है, तो प्राधिकरण के लिए यह अपेक्षित होगा कि जेएनपीटी अपने प्रशुल्कों की समीक्षा के लिए पहले अनुसूची का प्रस्ताव प्रस्तुत करे।

7.3 अनुमोदित दरों की वैधता, जब तक विशिष्ट रूप से इस प्राधिकरण द्वारा बढ़ाई नहीं जाती, 31 मार्च, 2019 को स्वतः समाप्त हो जाएगी।

टी. एस. बालासुब्रह्मणियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/2014 (123)]

अनुबंध-1 (क)

डीएमआईसीडीसी एलडीबी परियोजना की कार्य प्रगति

आयात मामला

- (i) पोत से कंटेनर उतार लिए जाने पर, कंटेनर संख्या और आने का समय ग्रहण कर लिया जाता है और एलडीबी को (यह कार्य पत्तनों के नेविस अनुप्रयोग, पोत वहन लाइन से मिलने वाली उन्नत सूचना आदि के साथ इंटरफेस के माध्यम से किया जाएगा) उपलब्ध कराया जाता है।
- (ii) एलडीबी प्रणाली पत्तन-प्रवेश संबंधी सूचना को दर्ज करती है **जोकि अंतिम प्रयोक्ता को दृष्टिगोचर होगी।**
- (iii) कंटेनर को यार्ड में भेज दिया जाता है, जहां से यह निम्नलिखित में कोई एक मार्ग अपनाता है:
 - (a) कंटेनर, जिसकी ट्रकों द्वारा ढुलाई की जाएगी।

- (b) कंटेनर, जिसकी गाड़ियों से ढुलाई की जाएगी।
- (c) कंटेनर, जिन्हें विभिन्न टर्मिनल प्रचालक के अन्य यार्ड में भेजा जाएगा।
- (iv) डीएमआईसीडीसी एसपीवी के प्रचालन स्टाफ को आवश्यक आरएफआईडी टैग लगाने/टैग हटाने के कार्यों के निष्पादन के लिए पत्तन परिसरों के प्रवेश और निकास द्वारों पर तैनात करने के साथ-साथ बगली रेल-पथ पर भी तैनात किया जाएगा।
- (v) पारगमन के दौरान कंटेनर सूचना ग्रहित करने के लिए आईसीडी, सीएफएस, टोल प्लाजाओं के सभी प्रवेश और निकास द्वारों के सामने आरएफआईडी रीडरों की स्थापना की जाएगी।
- (vi) पत्तन परिसरों से बाहर जाते समय कंटेनर निकास द्वार पर रुकेंगे और ट्रक के चालक कस्टम और सीआईएसएफ कार्मिकों के लिए आवश्यक दस्तावेज प्रस्तुत करेंगे।
- (vii) इसी समय में, डीएमआईसीडीसी एसपीवी का प्रचालन स्टाफ कंटेनर पर आरएफआईडी टैग लगाने का कार्य करेंगे और यह कार्य करने के साथ-साथ हाथ में थामे रीडर का प्रयोग करते हुए टैग पर कंटेनर संख्या देंगे।
- (viii) इसके बाद, ग्रहित सूचना को एलडीबी सर्वर में अपलोड किया जाता है और तदनुसार, पश्चिमी गलियारे पर संस्थापित आरएफआईडी रीडरों के माध्यम से सिस्टम के प्रयोक्ताओं को निकट वास्तविक समय सूचना उपलब्ध करायी जाती है।
- (ix) कंटेनर की रवानगी शुरू होने पर, राष्ट्रीय राजमार्गों में स्थापित सीएफएस, टोल प्लाजाओं पर स्थापित आरएफआईडी की आधारभूत संरचना का उपयोग करते हुए निकट वास्तविक समय सूचना ग्रहित की जाती है।
- (x) इसी प्रकार, बगली रेल-पथ प्रचालन के लिए, वैगनों पर जब कंटेनरों को चढ़ा दिया जाता है तो पत्तन परिसरों से बाहर जाने से पहले गाड़ी को लगभग एक घंटा पचास मिनट का समय लग जाता है।
- (xi) इस समयावधि के दौरान डीएमआईसीडीसी एसपीवी का प्रचालन स्टाफ कंटेनरों पर आरएफआईडी टैग लगाने का कार्य करेंगे और यह कार्य करने के साथ-साथ हाथ में थामे रीडर का प्रयोग करते हुए टैग संख्या और कंटेनर संख्या देंगे।
- (xii) यह ग्रहित करने के लिए कि कंटेनर पत्तन परिसरों से कब बाहर गया है, आरएफआईडी रीडरों को पत्तनों के बगली रेल-पथों के साथ-साथ संस्थापित किया जाएगा।
- (xiii) गाड़ी से संबंधित सूचना को रेलवे की ई-व्यापार प्रणाली के साथ इंटरफेस का प्रयोग करते हुए अद्यतन किया जाएगा, जिससे नियमित आधार पर (सभी प्रमुख स्टेशनों पर) कंटेनर आवागमन की निकट वास्तविक समय सूचना उपलब्ध होगी।
- (xiv) गाड़ी जैसे ही आईसीडी पहुंचेगी, आईसीडी पर संस्थापित रीडर आईसीडी-प्रवेश के संबंध में सूचना उपलब्ध कराएंगे और कंटेनर के आईसीडी से हटने पर, निकास स्थलों पर संस्थापित रीडरों का प्रयोग करते हुए आईसीडी-निकास संबंधी सूचना ग्रहित की जाएगी।

अनुबंध- I (ख)

निर्यात मामला

- (i) कंटेनरों, जिन पर उनकी आयात यात्रा के दौरान टैग लगे होते हैं, को निर्यात यात्रा पूरी होने पर केवल हटा दिया जाता है।
- (ii) आईसीडी/कारखाना से जैसे ही कंटेनर की अपनी निर्यात यात्रा प्रारंभ होती है, आईसीडी पर संस्थापित आरएफआईडी रीडर, कंटेनरों पर नजर रखना प्रारंभ कर देते हैं।
- (iii) राजमार्गों पर किसी भी टोल प्लाजा पर जैसे ही कंटेनर पहुंचता है, टोल द्वारों पर संस्थापित रीडर आरएफआईडी टैग सूचना को ग्रहित कर लेते हैं और एलडीबी सर्वर में अपलोड हो जाती है।

- (iv) डीएमआईसीडीसी एसपीवी के प्रचालन स्टाफ को आवश्यक आरएफआईडी टैग लगाने/टैग हटाने के कार्यों के निष्पादन के लिए पत्तन परिसरों के प्रवेश और निकास द्वारों पर तैनात करने के साथ-साथ बगली रेल-पथ पर भी तैनात किया जाएगा।
- (v) पत्तन परिसरों में आते समय कंटेनर प्रवेश द्वार पर रुकेंगे और ट्रक के चालक कस्टम और सीआईएसएफ कार्मिकों के लिए आवश्यक दस्तावेज प्रस्तुत करेंगे।
- (vi) इसी समय में, डीएमआईसीडीसी एसपीवी का प्रचालन स्टाफ कंटेनर पर लगे आरएफआईडी टैग को हटाने का कार्य करेंगे।
- (vii) पत्तनों के प्रवेश द्वार पर संस्थापित रीडर पत्तनों पर कंटेनर-प्रवेश के संबंध में सूचना ग्रहित करेंगे।
- (viii) जब कंटेनरों को गाड़ियों के द्वारा भेजा जाता है, तो गाड़ी जैसे ही आईसीडी से खाना होती है, बगली रेल पथ पर स्थापित रीडर आईसीडी-निकास के संबंध में जानकारी उपलब्ध कराते हैं।
- (ix) पारगमन के दौरान, गाड़ी से संबंधित सूचना को रेलवे की ई-व्यापार प्रणाली के साथ इंटरफेस का प्रयोग करते हुए अद्यतन किया जाएगा, जिससे नियमित आधार पर (सभी प्रमुख स्टेशनों पर) कंटेनर आवागमन की निकट वास्तविक समय सूचना उपलब्ध होगी।
- (x) पत्तन परिसर में जैसे ही गाड़ी पहुंचेगी, पत्तनों के बगली रेल-पथों के साथ-साथ संस्थापित आरएफआईडी रीडर, पत्तन परिसरों में गाड़ी पहुंचने की स्थिति को ग्रहित करेंगे।
- (xi) कंटेनर उतारने और यादों में भेजने से पूर्व पत्तन को 1 घंटा पचास मिनट का समय लगता है।
- (xii) इस समयावधि के दौरान, डीएमआईसीडीसी एसपीवाई का प्रचालनात्मक स्टाफ कंटेनरों से आरएफआईडी टैगों को हटाएगा
- (xiii) अपनी एनएवीआईएस प्रणाली का प्रयोग करते हुए/पोत परिवहन लाइन से जब भी कभी कंटेनर को पोत पर चढ़ाया जाता है, पत्तन प्रचालक एलडीबी को पत्तन-निकासी के संबंध में सूचना उपलब्ध कराएंगे।

अनुबंध-II

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास

आंकड़ा तार्किक बैंक के लिए जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास द्वारा लगाया जाने वाला अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार से संबंधित
लागत विवरण

(लाख रुपए में)

क्र.सं.	विवरण	जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमान				टीएएमपी द्वारा अनुमानित अनुमान			
		2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19
	ट्रैफिक (टीईनू में)	4,268,020	4,694,820	5,164,302	5,680,732	4,268,020	4,694,820	5,164,302	5,680,732
I	कुल प्रचालन आय	0	5869	6972	8237	0	5869	6972	8237
II	प्रचालन लागत (मूल्यहास को छोड़ कर)								
	पत्तनों को हैंडलिंग प्रभार	0	293	349	412	0	293	349	412
	रेल एकीकरण एवं आईसीडी टैग अनुरक्षण (रेलवे और आईसीडी के लिए)	0	587	697	824	0	587	697	824
	आरएफआईडी प्रचालक	785	1001	1015	1060	785	1001	1015	1060
	आरएफआईडी टैग	637	1592	804	880	637	1592	804	880
	एलबीडी पैकेज लाइसेंस एवं सहायता	839	839	839	839	839	839	839	839
	वास्तविक समय समाधान	1099	2431	1473	2023	1099	2431	1473	2023
	हैलपडेस्क	291	438	493	570	291	438	493	570
	होस्टिंग, उपकरण एवं सम्प्रेषण	64	288	289	363	64	149	278	332
	योग	3715	7489	5959	6971	3714	7330	5947	6939
III	मूल्यहास	0	0	0	0	0	0.00	0.00	0.00
IV	प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन व्यय								
	बिक्री, सामान्य एवं प्रशासन व्यय - बाह्यस्रोत	490	583	587	649	389	412	405	425
	बिक्री, सामान्य एवं प्रशासन व्यय - एसपीवी	362	401	453	503	146	155	123	130
	आनुषंगिक	232	423	349	405	0	0	0	0
	योग	1084	1407	1389	1557	535	567	527	555

V	प्रचालन व्यय/चाटा(I)-(II)-(III)-(IV)	-4799	-3007	-376	-291	-4249	-2028	497	743
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	0	0	0	0	0	0	0	0
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमआई)	0	0	0	0	0	0	0	0
VIII	व्याज एवं करों से पूर्व बचिशेष(VI)+(VII)	-4799	-3007	-376	-291	-4249	-2028	497	743
IX	निर्गमित पूँजी(कार्यशील पूँजी)	0	0	0	0	354	658	540	625
X	निर्गमित पूँजी पर प्रविफल	0	0	0	0	57	105	86	100
XI	क्षमता समुपयोचन	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध
XII	क्षमता समुपयोचन के लिए समायोजित आरक्षीय	0	0	0	0	57	105	86	100
XIII	निवल बचिशेष / (चाटा)(VIII) - (XII)	-4799	-3007	-376	-291	-4305	-2133	411	643
XIV	प्रचालन व्यय की % के रूप में निवल बचिशेष (चाटा) (XIII/I)	अनुपलब्ध	-51.25%	-5.40%	-3.53%	अनुपलब्ध	-36.35%	5.89%	7.80%
XV	प्रचालन व्यय की % के रूप में औसत निवल बचिशेष (चाटा)		-20.06%			-25.55%			

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 12th March, 2015

No. TAMP/49/2014-JNPT.— This Authority, in exercise of the powers conferred on it under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963, had approved Mandatory User Charges (MUC) for the Logistic Data Bank Project to be set up at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), in October 2014. In view of the urgency involved in the matter, the Authority decided to notify the MUC first, without waiting for notification of the detailed speaking Order. Accordingly, the MUC so approved was notified in the Gazette of India on 14 November 2014 vide Gazette No.328 after scrutiny of the proposal filed by JNPT and consultation with relevant Stakeholders. Further, it was stated in the said Notification dated 14 November 2014 that this Authority will notify the speaking Order, in due course of time. Accordingly, this Authority notifies the reasoned Speaking Order connected with disposal of the proposal of the JNPT for fixation of MUC for their Logistic Data Bank Project to be set up at JNPT, as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/49/2014-JNPT

Jawaharlal Nehru Port Trust

- - -

Applicant

QUORUM

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 13th day of February 2015)

This case relates to the proposal received from Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for fixation of Mandatory User Charges (MUC) for the Logistic Data Bank Project to be set up at JNPT.

2.1. The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) vide its letter dated 18 September 2014 has filed a proposal for fixation of Mandatory User Charges (MUC) for the Logistic Data Bank Project to be set up at JNPT.

2.2. The salient points as seen from JNPT proposal and the documents furnished along with the proposal are summarized below:

- (i) The Government of India is developing the Delhi-Mumbai Industrial Corridor as a global manufacturing and investment destination. For this purpose, a Special Purpose Vehicle (SPV) namely the Delhi-Mumbai Industrial Corridor Development Corporation (DMICDC) has been incorporated for managing the development of the DMIC project.
- (ii) All the stakeholders involved in the cargo movement have their own standalone information system to manage their operations. Since these systems are not integrated with each other, they do not exchange

- information on real time basis, and it is found difficult to keep a track on the movement of containers across the ports to the ICDs and the end users.
- (iii) To address this issue, the concept of Logistics Data Bank (LDB) has been developed to integrate the information available with various agencies across the supply chain to provide detailed real time information within a single window.
 - (iv) The project is to provide the near real time visibility of the container movement across the supply chain, thereby streamlining the container logistic movement and tremendously increase the efficiency and competitiveness of the containerised cargo movement, which will ultimately boost the EXIM trade.
 - (v)
 - (a) The NEC Corporation on behalf of DMICDC, has formulated tariff for LDB service. Their initial operational year has been considered as 2015-16, wherein trial operations would be carried out and no charges are proposed to be levied during the said year. Thereafter, it has been proposed to charge ₹ 125/- per container in the second year of operation, i.e. 2016-17 and increase the rate by ₹10/- per container in the next two years.
 - (b) The DMICDC Trust has given a formal clearance to the DMICDC LDB project in March 2013 after the necessary due diligence and approval in its meeting held under the Chairmanship of Secretary, Department of Economic Affairs.
 - (vi) The meeting held on 13 March 2014 under the Chairmanship of Secretary (Shipping) regarding the project, decided that JNPT will be providing the requisite support for taking the project forward.
 - (vii) The meeting held on 14 June 2014 under the Chairmanship of Chairman, JNPT decided that a formal proposal will be forwarded to JNPT for onward transmission to this Authority. The DMICDC - NEC team had detailed deliberation with the officials of JNPT and other BOT operators at JNPT.
 - (viii) The project will be taken up by a Special Purpose Vehicle (SPV) that will be 50:50 joint venture between DMICDC and NEC Corporation, Japan.
 - (ix) The following stakeholders will be benefited out of the LDB Project:
 - (a) Government
 - (b) Shippers/Consignee
 - (c) Shipping Line
 - (d) Port Terminal Operator
 - (e) Container Train Operator
 - (f) Inland Container Depot
 - (g) Truck Operator
 - (x) The salient points conveyed by the Ministry of Shipping to JNPT by its letter No.PT-11033/53/2013-BT dated 5 August 2014 are summarized below:
 - (a) Logistics Data Bank proposal has been developed by DMICDC as mentioned in the d.o. letter No.CEO/DMICDC/2014/55 dated 7 July 2014 of Shri Amitabh Kant, CEO and MD to Secretary (Shipping)
 - (b) DMICDC has given formal clearance to Logistic Data Bank Project in March, 2013. DMICDC and Department of Industrial Promotion and Policy (DIPP) had requested Ministry of Shipping to facilitate the Logistic Data Bank Project. In this connection, a meeting was held on 13.03.2014 under the Chairmanship of Secretary (Shipping) in which Secretary, (DIPP), CEO, (DMICDC), Chairman, (JNPT) and other concerned Ministry officers participated. It was decided that JNPT may make a proposal to TAMP for notifying the mandatory user charges for LBD Project as part of scale of tariffs for terminal handling charges.
 - (c) It is clarified that the import of the instruction of Ministry of Shipping was not to issue any directions but only to facilitate the logistics Data Bank Project which is a project of the DMICDC. However, JNPT may examine the proposal submitted by DMICDC on the basis of project financials, plan and detailed cost and expense statements and other commercial aspects and take an appropriate decision at the Board Level in the best commercial and business interest of the Port. Basis for cost estimation of LBD and the proposed user charges may be examined by JNPT and other commercial aspects may be mutually discussed by JNPT and DMICDC.
 - (xi) The proposal was examined in detail by JNPT in consultation with NEC team members. It was seen that the proposal was not exactly conforming the 2005 Guidelines issue by TAMP. A letter No. JNP/FIN/2014/20 was forwarded to DMICDC Ltd on 22 August 2014, bringing out the discrepancies in detail. DMICDC Ltd has replied vide letter no.CEO/DMICDC/2014 dated 27 August 2014, maintaining their earlier stand not to modify the proposal to bring it in line with the 2005 Guidelines of TAMP, giving the reason that they intend to keep the Mandatory User Charge low for the trade and to make the project self-sustainable. According to them, the project is a cutting edge project and would benefit the supply chain and logistics along the Delhi Mumbai Industrial Corridor. It is also stated by DMICDC that the project cannot be treated at par with port projects and hence has to be treated separately considering its peculiar nature. Since the project has longer gestation period, even at proposed rates, there is a deficit in the first three years with the proposed traffic. However, over a

period of ten years, the project shows healthy returns. Since preliminary discussions have been held by DMICDC with TAMP, the proposal is forwarded to TAMP for further process of joint hearing with all stakeholders wherein the views of all stakeholders will be considered by TAMP before arriving at a rate.

- (xii) The DMICDC Logistics Data Bank Project has been approved by DMIC Trust in March, 2013 under the chairmanship of Secretary, Department of Economic Affairs, Ministry of Finance. All necessary due diligence was conducted in the evaluation of the LDB business plan including but not limited to assessment on behalf of Ministry of Finance by External consultant attached with World Bank.

2.3 The workflow of the LDB Project in the import cycle and export cycle is attached as **Annex I(a)** and **I(b)** respectively (**Page no.56/c and 57/c**), as contained in the proposal.

2.4 The proposal has been formulated by JNPT under 2005 tariff guidelines.

2.5 Subsequently, the JNPT vide its email dated 16 October 2014 has furnished the proposed draft Scale of Rates which is as follows:

“Container Tracking Charge

Notwithstanding anything to the contrary herein, the JNPT shall levy Mandatory User Charge (MUC) of ₹ 125/-, exclusive of service charges for the Logistics Data Bank Service on every Export and Import container at the JNPT Port terminals. The same charge would also be applicable for any new terminal operator commencing its operations from JNPT.

The levy shall be made for a specific period from April 2016 to April 2025. An year on year escalation of ₹ 10/- in the MUC scale of tariff would be applicable for the duration of the enforcement of this MUC.

Tracking and viewing the movement of containers across the ports to the ICD's and end users would be provided to the users against the paid user charges.

However, the 'Trans-Shipments' containers and the 'Coastal containers' would be exempted from the MUC charges.”

2.6 The Proposal of the JNPT has the approval of its Board of Trustees.

2.7 The initial operational year has been considered as 2015-16 and projection for the next three years have been provided. In the first year of operation, DMICDC has proposed to offer the services free of cost. The management of DMICDC have decided to charge ₹125/- per container in 2016-17 and increment the rate by ₹10 per container in the next two years. It can be observed from the summarized cost statement furnished below that DMICDC is left with an average deficit of 40.14% after recovering operating expenditure in the cycle of 3 years after trial operations in the initial year 2015-16.

(₹ in Lakhs)

Particulars	Unit	Y	Y+1	Y+2	Y+3	Average
		2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	
No. of Containers	Million Containers	4.268015	4.694817	5.164299	5.680729	4.951965
MUC Proposed	₹ per Container	-	125	135	145	101.25
Operative Income	₹ in Lakhs	-	5869.00	6972.00	8238.00	5269.75
Operating Expenditure	₹ in Lakhs	4798.34	8876.68	7347.66	8517.34	7385.00
Operating Surplus	₹ in Lakhs	(4798.34)	(3007.68)	(375.66)	(279.34)	(2115.25)
% Deficit of Operating Income	%	-	(51.25)	(5.39)	(3.39)	(40.14)

2.8. The proposal also mentioned about data handling charge to the port terminal operators for collecting the Mandatory User Charge. It has been assumed that 5% of the total MUC shall be passed on to the port terminal operators as data handling charge for collecting the MUC. This has been considered as an element of cost while estimating MUC.

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the JNPT proposal dated 18 September 2014 was forwarded to the DMICDC, Nhava Sheva International Container Terminal Private Limited (NSICTPL), Gateway Terminal India Private Limited (GTIPL), Nhava Sheva (India) Gateway Terminal Private Limited (NSIGTPL) as well as to the concerned users/user organisations seeking their comments. The DMICDC as well as the National Association of Container Freight Stations (NACFS) have endorsed the levy of MUC by JNPT. This position was forwarded to JNPT as feedback information.

4. A joint hearing in this case was held on 20 October 2014 at the Office of this Authority. The NEC Technologies, on behalf of JNPT, made a brief power point presentation of JNPT proposal and explained the framework and operational part of the proposal. At the joint hearing, the users and user organisation bodies have made their submissions

5. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at own website <http://tariffauthority.gov.in>
6. With reference to totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:
- (i) Under the present scenario, all the stakeholders involved in the cargo movement have their own standalone information system to manage their operations. Since these systems are not integrated with each other, they do not exchange information on real time basis. Therefore, it may not be possible to keep a track on the movement of containers across the ports to the ICDs and the end users. To address this issue, the concept of Logistics Data Bank (LDB) has been developed to integrate the information available with various agencies across the supply chain to provide detailed real time information within a single window. The project is intended to provide the near real time visibility of the container movement across the supply chain, thereby streamlining the container logistic movement. The project is reported to be taken up by a Special Purpose Vehicle (SPV) that will be 50:50 joint venture between DMICDC and NEC Corporation, Japan.
 - (ii) The Government of India is developing the Delhi Mumbai Industrial Corridor of a global manufacturing and investment destination. For this propose, a special propose Vehicle (SPV) namely the Delhi- Mumbai Industrial consider Development corporation (DMICDC) has been incorporated for program managing the development of the DMIC Project. The DMICDC has developed the Logistic Data Bank (LDB) proposal and its TRUST has given approval under the Chairmanship of Secretary, Department of Economic Affairs, Ministry of Finance after the necessary due diligence. The DMICDC and the Department of Industrial Promotion and Policy (DIPP) have requested the Ministry of Shipping (MOS) to facilitate the LDB Project. The MOS after having a meeting with Secretary (DIPP), CEO (DMICDC), Chairman (JNPT) and the concerned officials of the MOS decided that JNPT may make a proposed to TAMP for notifying the MUC for the LDB project as part of Scale of Rates.
 - (iii) In this backdrop, a proposal has been received from JNPT in September 2014, for fixation of Mandatory User Charges (MUC) for the LDB Project. The proposal filed by JNPT has the approval of its Board of Trustees.
 - (iv) In pursuance of the advice rendered by MOS vide MOS letter dated 5 August 2014 to JNPT to examine the proposal submitted by DMICDC, inter alia, the basis of cost estimation of the project and the proposed user charges in discussion with DMICDC, JNPT has interacted with the DMICDC and filed the proposal in reference under 2005 Tariff Guidelines.
 - (v) As per Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963, the Port Trust Board may, with the previous sanction of the Central Government, authorise any person to perform any of the services listed under Section 42(1) of the Major Port Trusts Act, 1963. The proposal of JNPT is not vocal about the arrangement envisaged between the JNPT and the proposed SPV who will be the service provider of LDB Project. The JNPT is advised to examine the proposed arrangement between the port and SPV in light of the statutory provision and, if necessary, initiate necessary steps for compliance of Section 42(3) of the Act.
 - (vi) The JNPT has prepared this proposal in accordance with the 2005 Tariff Guidelines and has, furnished the Cost statement in the prescribed formats. In this connection, the JNPT has furnished the cost estimations for the years 2015-16 to 2018-19. This proposal of JNPT is considered for the purpose of this analysis. It is presumed that the JNPT would have examined the basis per cost estimates and the proposed user charges in pursuance of the advice rendered by MOS to JNPT. Each of the element forming part of the Cost statement furnished by the JNPT is discussed in the subsequent paragraphs.
 - (vii) The traffic estimated to utilize the services of tracking and viewing the movement of containers across the ports to the ICDs and end user is projected at 4268020 containers, 4694820 containers, 5164302 containers and 5680732 containers during the years 2015-16 to 2018-19 by JNPT. The said traffic takes into account the container traffic of JNPT as well as of the other two port terminal operators viz., Nhava Sheva International Container Terminal Private Limited (NSICTPL) and Gateway Terminal India Private Limited (GTIPL) The JNPT has projected a 10% year on year increase in traffic during the years 2016-17 to 2018-19. In this connection, it is presumed that the JNPT would have ensured and satisfied itself about the estimated traffic proposed to be utilizing the service, as given above. The traffic projections as estimated by the port are relied upon in the analysis.
 - (viii) No charges are proposed to be levied in the initial year of trial operation i.e. 2015-16. Thereafter, it has been proposed to levy ₹125/- per container in the year 2016-17, ₹ 135/- per container in the year 2017-18 and ₹ 145/- per container in the year 2018-19. Considering the container traffic for the years 2016-17 to 2018-19, as discussed above, and based on the rate per container proposed to be levied in each of the year 2016-17 to 2018-19, the JNPT has estimated the income from the levy of MUC at ₹ 5869 lakhs, ₹ 6972 lakhs and ₹ 8237 lakhs during the years 2016-17 to 2018-19. This estimated income is taken into account.

- (ix) In line with the stipulation contained in Clause 2.5.1. of the 2005 tariff guidelines, the operating costs estimated by the JNPT have been moderated by adopting an escalation factor of 6%, being the escalation factor adopted by the Authority for the purpose of projection of expenses in respect of the cases to be decided during the financial year 2014-15, instead of the various escalation factors ranging from 10% to 50% adopted by the JNPT. Each of the component of operating cost is discussed below:
- (a) The charge to the Port and BOT operators is for the collection of MUC by them. This cost has been estimated at 5% of the income calculated for each of the year 2016-17 to 2018-19, as discussed above. The basis for 5% is reported to be based on surcharge on online booking as charged by different online systems like online booking for train ticket, cabs, movie ticket booking, Hotel bookings etc. This position is relied upon.
 - (b) The cost towards Rail Integration and ICD Tag Maintenance has been estimated at 5% of the income each for Railways as well as the ICDs for sharing the container specific data with respect to container-in-time, container-out-time, container custodian, container next custodian information etc. The sharing of 5% of revenue each with Railways and ICDs for their data sharing is reported to be based on the discussions with these stakeholders. This position is relied upon.
 - (c)
 - (i) The RFID Operation cost comprises of the cost of operation of Kiosks as well as the salary cost of the operations team at the ports that would be involved in the RFID tagging and de-tagging operations.
 - (ii) Kiosks are reported to be needed to be set up at the port terminals for stationing the operation staff and the RFID Tag inventory of DMICDC. As observed by JNPT in its interaction with the DMICDC, though the cost of setting up of Kiosk is a capital expenditure, the said expenditure has been considered as revenue expenditure. The DMICDC has clarified in this regard that the LDB project is not an infrastructure project, but is an IT project, thereby being cost driven, resulting in tangible assets not being created. It has also been clarified that in the proposed business model, SPV would outsource the project management development, hosting, maintenance, operation, helpdesk of the LDB business to IT service provides on turnkey basis, whereby the procurement and ownership of the assets would be the responsibility of the service provider. In view of the above position, the DMICDC has clarified that the expenses of setting up of Kiosk including IT hardware and software have been considered as operational expensive and not capital expensive. Based on the reasoning furnished by the DMICDC, and from the SPV point of view it is a revenue expenditure the JNPT also appears to have endorsed this position as it is seen to have gone ahead with the cost estimates as furnished by the DMICDC, in its proposal.
 - (iii) The cost of Kiosk comprises of cost of Wooden console for Workstation, Ergonomic Chairs, Workstation for Processing, MFD (Printer Cum Scanner), Thermal Printer for Token/ Receipt, 1 kVA online UPS with 1 hour back up, Kiosk Space Rental and Leased Line/ Bandwidth with Wireless functionality.

Considering 3 no. of port terminal operators in the 1st year and 4 no. of port terminal operators from the 2nd year onwards and based on the requirement of 10 no. of each of the items/ facilities as listed above for each of port terminal operators and considering the cost of each of the item, as listed above, the JNPT has arrived at the total cost pertaining to the Kiosk has been arrived at. No documentary evidence has been furnished in respect of the cost of each of the item and the basis for considering 10 no. of each of the items in the cost calculations. The cost estimates for Kiosk has been reported to have been taken from large IT venders who specialize in setting up of such Kiosks. The information as furnished by the JNPT is relied upon in this analysis, subject to review of the estimates considered in this regard with reference to actuals during the next review of MUC.
 - (iv) The salary cost of the operations team involved in the RFID tagging and de-tagging operations, is seen to comprise of cost of semi-skilled operator who would be associated with performing the RFID tagging/ de-tagging operations at ₹ 360000/- per annum and cost of one manager at ₹ 800000/- per annum. The JNPT has considered an escalation factor 5% per annum in the estimation of salary of semi-skilled operator and manager.

With regard to semi-skilled operator, the JNPT has considered the requirement of semi-skilled operator at 5 for every kiosk. The requirement of Manager is based on 1

manger for every 20 semi-skilled operators. This Authority does not go into requirement of number of personnel. It is left to the best judgment of the port. The estimate of JNPT in this regard is relied upon.

No basis has been furnished in respect of the salary cost of semi-skilled operator and Manager. The salary cost of semi-skilled operator and Manager as furnished by the JNPT is relied upon in this analysis, subject to review of the estimates considered in this regard with reference to actuals during the next review of the MUC.

- (d)
 - (i) The cost of RFID Tags comprises of cost of RFID tags as well cost related to management of the RFID tags. It can be seen from the cost statement furnished that the said cost constitutes one of the major component of operating cost.
 - (ii) The containers at the JNPT Port terminal premise would be tagged with passive RFID tags, which will enable in tracking of the containers during transit and enable in providing real time information to LDB. It is reported that all the import containers would be tagged at the ports before moving outside the port premises and all export containers would be de-tagged at the port terminals before loading onto the vessel. Further, it has been reported that for the project in reference, tag from Omni ID (an international brand of repute and supplier of major RFID projects around the world) viz., Omni ID Ultra, priced at about US\$ 5 would be suitable.
 - (iii) To determine the cost of the RFID tags, the number of RFID tags has been estimated on an annual basis. This is seen to have been done by considering the daily container movement based on 45 days of active time for containers (considering an average of 15 days for import, 15 days for export and 15 days for containers in ICD/ CFS), expiry period of 2 years for the tags, Spares, Wear and Tear and cost for coordinating with ICD. The assumptions made with regard to estimation of quantum of tags during each of the year under consideration is relied upon in this analysis.
 - (iv) The cost of each of the RFID tag is reported to be priced at about US\$ 5, as stated above. No documentary evidence has been furnished in support of the cost of the RFID tag. The cost of each of the RFID tag has been considered at ₹ 250/- for the purpose of calculation. The assumption made by the port in this regard is relied upon.
- (e) The LBD Package licence cost is seen to comprise of cost of licence at ₹ 40 million per annum and cost of licence support at ₹ 44 million per annum, thereby aggregating to ₹ 84 million i.e. about ₹ 840 lakhs.

The LBD Package licence cost is reported to acquire the proprietary logistics cloud platform (Neo Sarf) from NEC. This logistics cloud platform is reported to be a proprietary item of NEC deployed with multiple Japanese Logistic Companies. The pricing is also reported to be a standard as applicable to Japanese companies. Since 60% of the container traffic in the Western corridor is attributable to JNPT, 60% of the LBD Package licence cost has been apportioned to JNPT which works out to ₹ 200 million. On amortising the apportioned cost over the period of 5 years, the cost per annum works out to ₹ 40 million.

The cost of licence support at ₹ 44 million per annum has been determined based on 22% of the apportioned licence cost applicable to JNPT, towards costing for minor modification, feature enhancement, for upgradation and technical support. The basis for considering 22% is reported to be based on typical support cost for Software Package Licence for the industry. In this regard, the JNPT has furnished a copy of the Quotation for SAP ECC licence and maintenance charge, which reflects a Support fees (AMC) to be charged at 22% of Net Licence fees. The position as estimated and reported by JNPT is relied upon.

- (f)
 - (i) The cost of Near Real time Solutions comprises of cost of Tracking Software licence and its support cost, cost of RFID readers, Installation and Maintenance cost etc., Helpdesk cost and Feasibility Study & Proof of concept.
 - (ii) The Tracking Software Licence is reported to be priced at ₹ 1200 lakhs. Accordingly, the standard licence maintenance and support cost calculated at 22% of the licence cost has been worked out at ₹ 260 lakhs. The basis for considering the support cost at 22% of the licence cost has already been explained earlier and hence relied upon in the analysis.
 - (iii) Taking into account the number of toll gates, Octroi Check Points and number of ports and ICDs implementing the project, the requirement of RFID readers has been

worked out. The assumptions made by the port to determine the requirement of RFID readers is relied upon.

The cost of each of the RFID reader has been considered at ₹ 84000/-. No documentary evidence has been furnished in support of cost of RFID Reader. The cost of the RFID reader as estimated by the port is taken into account, subject to review of the estimates considered in this regard with reference to actuals during the next review of the MUC.

- (iv) For synchronisation of container number and RFID Tag, the operational terminal comprising of hardware and software is reportedly required for the purpose. Based on the position that each port/ICD would require 3 such terminals and cost of each terminal at 725 US\$ (considered equivalent to ₹ 40000/- in the calculations), the cost per ICD/port has been worked out at ₹ 120000/-The JNPT has furnished documentary evidence in support of the cost of the terminal at 725 US\$.
 - (v) The cost of Installation of the RFID readers has been considered at ₹ 80000/- per check point. The cost is reported to be towards fabrication, brackets, power conditioning, consultancy charges, travel and manpower charges (in respect of people required to do the installation and commissioning of the readers), payment to toll operators for providing space, power and support to install and maintain the Readers. No documentary evidence has been furnished in support of cost of Installation of the RFID Reader. The cost of Installation as estimated by the port is taken into account, subject to review of the estimates considered in this regard with reference to actuals during the next review of the MUC.
 - (vi) Maintenance cost has been determined at 8% of the cost of RFID readers and cost of the terminal taken together. This is reported to be the standard for IT Hardware Maintenance in the industry. The position as reported by the port is taken into account, subject to review of the estimates considered in this regard with reference to actuals during the next review of the MUC.
 - (g) (i) The Helpdesk is reported to provide helpdesk services related to RFID readers, antennas, RFID tag management, replacement, trouble shooting and coordination with ICDs and port terminal operators for tag inventory management and replacement. The said Helpdesk team is to provide data synchronisation services and is to address any problems being faced by the purveyors for uploading the data into the LDB system, thereby ensuring minimal downtime with reference to readers, tags, antennas alongside the check points in the western corridor.
 - (ii) In this connection, the cost of Helpdesk has been determined by taking into account Containers moved daily (total containers/ 365 days), assuming that 1 container takes 15 days, Call volume being 1% of the travelling containers, 1 agent to handle 80 calls (cost of agents @ 15 lakhs p.a with 5% escalation), 1 manager for 20 agents (cost of managers @ 21 lakhs p.a. with 5% escalation).
- This Authority does not go into requirement of number of personnel. It is left to the best judgment of the port. The estimate of JNPT in this regard is relied upon.
- No documentary evidence has been furnished with reference to the salary cost of the agents as well as Managers. The salary cost of the agents as well as Managers as reported by the port is taken into account, subject to review of the estimates considered in this regard with reference to actuals during the next review of the MUC.
- (h) (i) Hosting, tools and communication cost comprises of cost of hosting service, tools for integration and travel expenses in respect of personnel associated with rendering the said services.
 - (ii) The hosting service includes the cost of hardware components viz., virtual CPU, RAM, HDD, Virtualisation, Cloud enablement, Load balance, Firewall, Internet bandwidth etc. as well as the software components viz., Operating system, database, data backup and recovery cost. Based on the assumption that for handling 500 users, one instance of a standard hardware and software specification would comprise of 1 Virtual unit + Firewall + Load Balancer + OS + Internet Bandwidth and based on a position that at any given point of time, 10% of the users would be concurrently

accessing the system, the hardware and software requirement is reported to have been extrapolated for handling the number of LDB users.

The hosting cost along with the software and services for 1 virtual unit has been considered at ₹ 120000/- per month (₹ 30000/- per month for hardware and ₹ 90000/- per month for software licence). The cost for the hardware is supported by documentary evidence. However, no basis/ documentary evidence has been furnished with reference to the cost of software. The cost for software as reported by the port is taken into account, subject to review of the estimates considered in this regard with reference to actuals during the next review of the MUC.

- (iii) The LDB system is reportedly requires development tools like Visual studio, MSDN, database licences etc. for customization and maintenance of the LDB system. In this connection, the cost of such hosting service tools is reported to be at ₹ 100000/- per month with 50% year on year increase in cost due to increased licence requirements. Further, based on the position that 60% of the container traffic in the Western corridor is attributable to JNPT, 60% of the cost of such hosting service tools i.e. ₹ 7.2 lakhs has been considered as cost during the first year and has been escalated by 50% for the subsequent years. The JNPT has not furnished any basis for considering 50% escalation in the estimation of the cost in reference. The escalation is, therefore, considered at 6% per annum. No documentary evidence has been furnished with reference to the cost of hosting service tools. The cost for hosting service tools as reported by the port is taken into account, subject to review of the estimates considered in this regard with reference to actuals during the next review of the MUC.

- (iv) The costing for direct travel comprises of cost of airfare, boarding, lodging and other expenses which would be incurred for providing the data linkage services wherein it would be required to visit the client locations, understand their requirements, system study and interface development.

The cost has been estimated considering the cost per travel at ₹ 48000/- (inclusive of airfare, stay and other charges for 4 days stay), for about 25 travels per annum with an increase rate of 50% visits every year.

Based on the above assumption, the cost for the first year would work out to ₹ 12 lakhs per annum. However, the JNPT is seen to have considered the cost of ₹ 2.40 lakhs only for the first year. The basis for considering ₹ 2.40 lakhs is not made available. The cost estimation made by the port in this regard is relied upon. However, the annual escalation of 50% is restricted to 6%.

- (i) As already stated earlier, the LDB project is not an infrastructure project, but is an IT project, thereby being cost driven, resulting in tangible assets not being created. In view of the above position perhaps, the JNPT is not seen to have estimated any depreciation as an item of cost in its estimation. The position of JNPT in this regard is relied upon.
- (x) The Management & General Administration Expenses comprises of Sales, General & Administrative Expenses in respect of the Outsourced personnel and in respect of the employees of the SPV as well as provision towards Contingency.
 - (a) Project envisages that the SPV would outsource the sales and marketing activities to the IT service provider (NEC Corp and its Consortium members).

Sales, General & Administrative Expenses in respect of the Outsourced personnel comprise of Salary (with 5% escalation) of a Director (Japanese origin), various Managers, Accountants etc., Car expenses for use by Management team covering maintenance, fuel expenses, salary of drivers, insurance (Escalation of 10% considered by JNPT has been moderated and considered at 6%), Communication related expenses pertaining to leased internet line, Voice communication, and various other tools (Escalation in the range of 30%-50% considered by JNPT has been moderated and considered at 6%), Office rental & maintenance comprising of Rental, Office Supplies, Stationery, Maintenance & Housekeeping, Tea & Coffee, IT Setup & Maintenance, Electricity, where the escalation factor has been restricted at 6%.

On the ground that the NEC's Indian entity would be the local entity for NEC Corporation, which would incur the cost of audit, legal support, handling charges, client management and

vendor management, one of the cost item viz., Business Expenses has been estimated at 4% of the Operating expenses by the JNPT. The basis for considering 4% of the Operating expenses has not been explained. In view of this position, the said expenditure has not been taken into account in the analysis.

- (b) The Sales, General & Administrative Expenses in respect of the employees of the SPV comprise of cost of Marketing & Branding (Escalation of 10% considered by JNPT has been moderated and considered at 6%), Salary (Escalation of 12% considered by JNPT has been moderated and considered at 6%), Travel Expenses (Escalation of 10% considered by JNPT has been moderated and considered at 6%), Communication Expenses (Escalation of 10% considered by JNPT has been moderated and considered at 6%) and Office Rental & Maintenance comprising of Rentals, Office Supplies, Stationery, Maintenance & Housekeeping, Tea & Coffee, IT Setup & Maintenance, Electricity (Escalation of 10% considered by JNPT has been moderated and considered at 6%) and Business Expenses comprising of Audit and legal expenses (Escalation of 10% considered by JNPT has been moderated and considered at 6%).
- (c) The provision towards Contingency has not been taken into account in the calculation, as the said cost does not fall within the ambit of tariff fixation as per the tariff guidelines of 2005.
- (xi) No Finance and Miscellaneous Income and Expenditure has been estimated for any of the years under consideration by JNPT.
- (xii) Based on the position that the LDB project does not entail high capital expenses or assets and being a IT project, it is more of Operations and Maintenance cost drive. Thus, it is reported that LDB is unlike any infrastructure project wherein a tangible asset is created. Thus, no Return on Capital Employed has been sought by the JNPT. However, Return @ 16% on the Working Capital component (comprising of cash balance calculated at one month estimated operating expenses) has been allowed, as per tariff guidelines of 2005 though not claimed in the proposal.
- (xiii) Though no charges are proposed to be levied in the initial year of trial operation i.e. 2015-16, it cannot be denied that operating costs would be incurred to carry out the operations in the year 2015-16 and therefore it may be appropriate to allow recovery of the operating costs incurred during this period also. Based on the above position, the cost estimations furnished by the JNPT for the years 2015-16 to 2018-19 have been moderated. The moderated Cost statement is attached as Annex - II.
- (xiv) The moderated average cost position for the years 2015-16 to 2018-19 shows that the service would be in deficit, even after the proposed levy of ₹ 125/- per container in the year 2016-17, ₹ 135/- per container in the year 2017-18 and ₹ 145/- per container in the year 2018-19.
- (xv) It is the proposal of the JNPT to not cover the entire deficit pertaining to the service from the levy of the MUC. Therefore, based on the proposal of the port and given that the users have also endorsed the proposed levy of MUC and keeping in view that the DMICDC Trust chaired by the Secretary, Department of Economic Affairs, Ministry of Finance has given approval to the proposal after the necessary due diligence, this Authority is inclined to endorse the proposal of the JNPT for levy of MUC of ₹125/- per container in the year 2016-17, ₹135/- per container in the year 2017-18 and ₹145/- per container in the year 2018-19.
- (xvi) The charge to the BOT operators is for collection of MUC by them, Since this cannot be treated as revenue to the BOT operators, the BOT operators are not liable to pay revenue share on the amount collected by them to the JNPT. A Note in this regard is prescribed in the Scale of Rates.

7.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following, as already approved vide the Order dated 29 October 2014:

- (i) The proposal of the JNPT to levy the Mandatory User Charge (MUC) of ₹ 125/- per container in the year 2016-17, ₹ 135/- per container in the year 2017-18 and ₹ 145/- per container in the year 2018-19 at the JNPT Port Terminals
- (ii) Insertion of the following in the respective Scale of Rates of JNPT, NSICTPL and GTIPL:

“An amount of ₹125/- per container will be levied on all containers (except transshipment and coastal) handled at the respective terminal towards Mandatory User Charge (MUC) with effect from 01 April 2016. Thereafter, it will be increased by ₹10/- per container per annum during the years 2017-18 and 2018-19 respectively.”
- (iii) Tracking and viewing the movement of containers across the ports to the ICDs and end users would be provided to the users against the payment of user charges.

- (iv) The actual surplus/ deficit arising out of the service of LDB by levy of MUC during the period from 2015-16 to 2018-19 will not be dealt in line with the stipulation contained in Clause 2.13 of the 2005 guidelines, but will be carried over to the next tariff cycle.
- (v) No royalty/ revenue share is payable by the NSICTPL and GTIPL to JNPT, on the revenue collected by them by way of levy of MUC.

7.2. The MUC has been fixed relying on the information furnished by the JNPT and based on assumption made in the proposal as explained in the analysis. If the Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimates considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, the Authority shall require the JNPT to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff.

7.3 The validity of the approved rate will automatically expire on 31 March 2019, unless specifically extended by this authority.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT III/4/Ext.y./143/2014 (123)]

Annex-I (a)

Workflow of the DMICDC LDB Project

Import Case

- (i) Once the container offloaded from the vessel the container number & in-time is captured and provide to LDB (would be done through interface with Navis application of the ports, advance info from Shipping Line etc.)
- (ii) LDB system records the Port-in information **which would be visible to the end user.**
- (iii) Container is moved to the yard from where it takes one of the below routes:
 - (a) Container which would be transported by trucks.
 - (b) Container which would be transported by trains.
 - (c) Containers which would be moved to another yard of different terminal operator.
- (iv) The operational staff of DMICDC SPV will be deployed at the entry and exit gates of the port premises as well as at the railway siding for performing the necessary RFID Tagging/ De-tagging operations.
- (v) RFID readers would be setup across all the entry and exit gates of the ICD's, CFS, Toll plazas, for capturing the container information while in transit.
- (vi) The container while moving out of the port premises stops at the exit gate and the driver of the truck produces the necessary documents for the customs & the CISF personnel.
- (vii) During this time, the operational staff of DMICDC SPV would perform the RFID tagging on the container and sync the tag with the container number using a handheld reader.
- (viii) The information captured is then uploaded to the LDB server and accordingly the near real time information is provided to the users of the system via the RFID readers installed across the western corridor.
- (ix) Once the container is in transit, the near real time information is captured using the RFID infrastructure setup at the CFS, toll plazas in national highways.
- (x) Similarly for the train side operation, once the wagons are loaded onto the containers approximately train takes 1.5 hours before moving out of the port premises.
- (xi) During this time period, the operational staff of the DMICDC SPV would attach the RFID tags to the containers and sync the tag number and the container number using the handheld reader.
- (xii) RFID readers would be erected alongside the railway siding of the ports to capture when the container is moved out of the port premises.
- (xiii) The train related information would be updated using the interface with **E-trade system** of railways which shall provide the near real time information of the container movement on a regular basis(at all major stations).
- (xiv) Once the train reaches the ICD, the readers at ICD would provide the ICD-in information and once container leaves ICD, the ICD-out information is captured using the readers at exit points.

Annex- I (b)**Export Case**

- (i) The containers which are tagged during their import journey are only de-tagged once their export journey is completed.
- (ii) Once the Container begins its export journey from the ICD's/ factory, RFID reader installed at the ICD's starts tracking the containers.
- (iii) As soon as the container arrives at any of the toll plazas in the highways, the readers installed at the toll gates captures the RFID tag information and is uploaded to the LDB server.
- (iv) The operational staff of DMICDC SPV will be deployed at the entry and exit gates of the port premises as well as at the railway siding for performing the necessary RFID Tagging/ De-tagging operations.
- (v) The container while moving into the port premises stops at the entry gate and the driver of the truck produces the necessary documents for the customs & the CISF personnel.
- (vi) During this time, the operational staff of DMICDC SPV would perform the RFID de-tagging on the container.
- (vii) The readers installed at entry gate of the ports will capture the container-in information at the ports.
- (viii) When the containers are exported via train, once the train leaves the ICD's the readers at rail-side provide the ICD out information.
- (ix) During the transit, the train related information would be updated using the interface with **E-trade system** of railways which shall provide the near real time information of the container movement on a regular basis(at all major stations).
- (x) Once the train arrives the port premise, RFID readers erected alongside the railway siding of the ports would capture when the train arrived in the port premises.
- (xi) Approximately the port takes 1.5 hours before containers are offloaded and moved to the yards.
- (xii) During this time period, the operational staff of the DMICDC SPV would detach the RFID tags from the containers.
- (xiii) The port operators would provide LDB, the port out information whenever the container is loaded onto the vessel using their NAVIS system/ from shipping line.

Annex-II**JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST**

Cost statement for the Mandatory User Charge to be levied by the Jawaharlal Nehru Port Trust for the Data Logistics Bank.

(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by JNPT				Estimates moderated by TAMP			
		2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19
	Traffic (in TEUs)	42,68,020	46,94,820	51,64,302	56,80,732	42,68,020	46,94,820	51,64,302	56,80,732
I	Total Operating Income	0	5869	6972	8237	0	5869	6972	8237
II	Operating Costs (excluding depreciation)								
	Handling Charge to the ports	0	293	349	412	0	293	349	412
	Rail Intergration & ICD Tag Maintenance (For Railways and ICD's)	0	587	697	824	0	587	697	824
	RFID Operations	785	1001	1015	1060	785	1001	1015	1060
	RFID Tags	637	1592	804	880	637	1592	804	880
	LBD Package License & Support	839	839	839	839	839	839	839	839
	Realtime Solution	1099	2431	1473	2023	1099	2431	1473	2023
	Helpdesk	291	438	493	570	291	438	493	570
	Hosting, Tools & Communication	64	288	289	363	64	149	278	332
	Total	3715	7469	5959	6971	3714	7330	5947	6939
III	Depreciation	0	0	0	0	0	0.00	0.00	0.00
IV	Management & General Administration Expenses								
	Sales, General & Administrative Expenses - Outsourced	490	583	587	649	389	412	405	425

	Sales, General & Administrative Expenses - SPV	362	401	453	503	146	155	123	130
	Contingency	232	423	349	405	0	0	0	0
	Total	1084	1407	1389	1557	535	567	527	555
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)	-4799	-3007	-376	-291	-4249	-2028	497	743
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	0	0	0	0	0	0	0	0
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	0	0	0	0	0	0	0	0
VIII	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VI) - (VII)	-4799	-3007	-376	-291	-4249	-2028	497	743
IX	Capital Employed (Working Capital)	0	0	0	0	354	658	540	625
X	Return on Capital Employed	0	0	0	0	57	105	86	100
XI	Capacity Utilization	-NA-	-NA-	-NA-	-NA-	-NA-	-NA-	-NA-	-NA-
XII	RoCE adjusted for capacity utilization	0	0	0	0	57	105	86	100
XIII	Net Surplus / (Deficit) (VIII) - (XII)	-4799	-3007	-376	-291	-4305	-2133	411	643
XIV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIII/I)	-NA-	-51.25%	-5.40%	-3.53%	-NA-	-36.35%	5.89%	7.80%
XV	Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income		-20.06%				-25.55%		